This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

3 2044 103 228 276

Digitized by Google

HARVARD LAW LIBRARY.

Received July 25, 1901.

Digitized by Google

FRANCE

Digitized by Google

Digitized by Google

TRAITÉ

DES AVARIES

Digitized by Google

PARIS. — IMPRIMERIE DE SOYE ET BOUCHET
Place du Panthéon, 2.

Digitized by Google

TRAITÉ

DES AVARIES

COMMUNES ET PARTICULIÈRES

SUIVANT LES DIVERSES LÉGISLATIONS MARITIMES

PAR

ERNEST FRIGNET,

DOCTEUR EN DROIT, ANCIEN AVOCAT AU CONSEIL D'ÉTAT
ET A LA COUR DE CASSATION, AVOCAT A LA COUR IMPÉRIALE DE PARIS

TOME II

PARIS

FRANCK, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

67, RUE RICHELIEU, 67

1859

Droits de traduction et de reproduction réservés.

153

Digitized by Google

FIN

Rec. July 25, 1901.

Digitized by Google

LIVRE DEUXIÈME

CHAPITRE XI

DU RÈGLEMENT DE LA CONTRIBUTION ET DES OBJETS QUI EN FONT PARTIE.

Sommaire.

484. De la contribution aux avaries communes.
485. Le règlement de la contribution suppose deux masses, la masse passive et la masse active.
486. Principes généraux.
487. Des objets composant la masse passive.
488. De la cargaison. — Définition appliquée à la contribution.
489-490. Les marchandises chargées sur alléges font-elles partie de la cargaison ?
491. *Quid* des objets vendus dans l'intérêt commun ?
492. Des marchandises chargées sur tillac ou sans connaissement.
493. Des objets qu'il faut exclure de la contribution : 1° les munitions et provisions de bouche.
494. 2° Des hardes à l'usage des matelots.
495. 3° Des hardes et effets à l'usage des passagers
496. Ordonnance de 1681. — Code de commerce.
497. Législation anglaise, prussienne, hollandaise, américaine.
498. *Quid* des bagages et autres colis des passagers ?
499. 4° Gages de l'équipage.
500. 5° Du chapeau et du port permis.
501. Contribution du navire et du fret.

484. — En jetant un regard rétrospectif sur les matières

Digitized by Google

traitées dans les chapitres précédents, on se rappelle que les avaries communes se divisent naturellement en deux grandes classes, les avaries matérielles consistant en dommages au navire ou à la cargaison, et les dépenses extraordinaires faites dans l'intérêt commun de l'un et de l'autre, et que quelle que soit leur nature, elles doivent toujours présenter ce triple caractère : 1° d'actes volontairement accomplis, après délibération de l'équipage, et dans l'intérêt commun; 2° d'actes suggérés par le sentiment d'un péril imminent, de nature à faire craindre soit un sinistre total, soit des dommages plus considérables que ceux effectivement soufferts; 3° enfin d'actes ayant plus ou moins directement procuré le salut du navire et de la cargaison.

Le développement de ce principe et les détails dans lesquels nous sommes entrés, dans le premier volume, relativement aux différentes espèces de dommages volontaires qui peuvent atteindre le navire ou la cargaison, ont beaucoup simplifié ce qui nous reste à dire sur le mode de règlement et de répartition de l'indemnité relative à ces dommages ou à ces dépenses.

485. — Le compte d'avaries communes et la contribution qui s'y rattache supposent deux éléments essentiels, une masse active comprenant l'évaluation des dommages ou dépenses effectuées ainsi que l'indication des ayants droit à l'indemnité, et une masse passive comprenant l'évaluation des objets sauvés par suite de l'acte d'avarie commune, ainsi que l'indication des personnes auxquelles ces objets appartiennent et qui doivent indemniser les propriétaires des objets sacrifiés. C'est de la comparaison et de la balance de ces deux masses que résulte le rapport de contribution, qui sert à repartir les indemnités entre les ayants droit.

L'établissement du compte d'avarie commune ne pré-

Digitized by Google

senterait aucune difficulté si les règles pour l'évaluation des objets sacrifiés et des objets sauvés étaient partout les mêmes, et s'il était toujours facile de déterminer les causes des avaries que l'on prétend y faire entrer.

486. — Cependant il existe deux principes généralement admis qui sont de nature à faire disparaître beaucoup d'incertitudes sur l'origine et la nature de l'avarie, et qu'il importe de mettre tout d'abord en lumière.

Le premier est que tout ce qui se trouvait à bord au moment du sacrifice ou de la dépense doit contribuer à l'indemnité du dommage éprouvé ou de la dépense faite, dans la proportion de son intérêt.

Le second est que l'indemnité ne doit avoir pour résultat que de replacer le propriétaire de l'objet sacrifié dans la position qu'il aurait eue si cet objet fût resté à bord et si le sacrifice avait porté sur toute autre marchandise.

Ces principes sont fondamentaux pour le règlement des avaries communes; nous en retrouverons à chaque pas l'application; et c'est pour les avoir méconnus, ou plutôt pour ne les avoir pas suffisamment compris, que quelques anciens auteurs ont commis les erreurs capitales qui déparent leurs ouvrages.

487. — La masse passive, qui forme le sujet spécial de ce chapitre, se compose de tous les objets se trouvant à bord au moment du sacrifice ou de la dépense et faisant partie du navire, du fret, ou de la cargaison. L'évaluation de chacune de ces natures d'objets est soumise à des règles différentes.

Occupons-nous d'abord de la cargaison.

488. On comprend ordinairement sous cette dénomination, tous les objets embarqués sur le navire pour être transportés d'un port à un autre, dans un but de spéculation commerciale; mais au point de vue qui nous occupe,

Digitized by Google

cette définition n'est pas tout à fait exacte ; elle doit être étendue à tous les objets même autres que les marchandises, pourvu qu'ils ne soient pas affectés à l'usage des passagers, et qu'ils payent le fret. Nous aurons du reste occasion de revenir sur cette exception. Par contre, il faut retrancher de la liste des objets compris dans la cargaison, les marchandises débarquées avant l'avarie, puisqu'au moment du sacrifice, ces marchandises ne se trouvaient plus dans la communauté de risques établie lors du chargement et qu'elles ne doivent pas leur salut au sacrifice fait pour le bien de la communauté (PARDESSUS, t. III, n° 744. — ARNOULD, t. II, c. IV, sect. IV, p. 917. — EMÉRIGON, t. I, c. XII, sect. 42. — ELLENBOROUGH, HILL. v° PATTERN, 8. East. 374. — MAGENS, 63. § 56. — STEVENS, p. 44. — ABBOTT, p. 3, c. VIII, § 14.

489. — Une question se présente ici : c'est celle de savoir si l'on doit comprendre dans la cargaison, et par suite dans la masse passive, les objets chargés sur alléges pour soulager le navire et dans l'intérêt commun ?

Quelques auteurs se sont prononcés pour la négative, par le motif que ces marchandises embarquées sur d'autres bâtiments, n'étaient plus exposées aux chances de perdition de leur ancien navire. Mais pour faire rejeter cette opinion, il suffit de rappeler le principe que nous venons de formuler plus haut, à savoir que les marchandises chargées sur alléges, dans l'intérêt commun, sont assimilées au jet; et que dès lors, il est juste qu'en cas d'heureuse arrivée, elles contribuent au même titre que le surplus de la cargaison.

490. — Ce principe, qui au premier abord et d'après les maximes du droit civil, peut sembler faux, n'en est pas moins d'une rigoureuse équité, si l'on réfléchit que l'indemnité doit avoir pour résultat de placer le propriétaire des marchandises perdues ou avariées, dans la situation qu'il

Digitized by Google

aurait eue si sa propriété était restée intacte. Or il est manifeste que s'il ne contribuait pas et s'il recevait la valeur intégrale de sa chose, le propriétaire des marchandises jetées ou avariées serait dans une position plus favorable que celle des autres chargeurs qui, par l'effet de la contribution, ne retrouvent plus à destination qu'une partie de la valeur (1) de leur propriété.

C'est ce qui a déterminé la règle établie par le Consulat de la mer (2) que la contribution ne comprend pas seulement les biens sauvés, mais encore les biens sacrifiés ou perdus; règle qui, depuis, a été universellement adoptée dans la pratique. (*Consulat de la mer*, c. 94. — Weytsen, § 32, Casaregis, disc. 46, n° 40.)

491. — Les mêmes principes s'appliquent aux effets vendus dans l'intérêt commun (3); car, nous l'avons dit, la vente dans l'intérêt commun est assimilée au jet: il faudra donc comprendre dans la contribution les objets ainsi vendus et le fret qui en est l'accessoire indispensable, sans quoi le propriétaire du navire ne participerait pas à la perte. (Stevens, p. 56. Pardessus, t. III, *loc. cit.*) Toutefois il

(1) « Si les effets jetés n'entraient pas en contribution, dit Boulay-Paty, le propriétaire de ces effets, recevant leur valeur totale, n'éprouverait aucun préjudice du jet, tandis que les propriétaires des objets sauvés en éprouveraient un. (Boulay-Paty, Comm. s. Emérigon, t. I, ch. 12, sect. 42, p. 632.)

(2) Le consulat de la mer ne faisait que donner une consécration nouvelle à un usage fort ancien, déjà constaté dans le *Capitulare nauticum* de Venise, de 1255, et dans l'*Assisse de la court des bourgeois*, ch. 42. — On pourraity joindre encore les jugements d'Oléron, l'ordonnance de Wisbuy, etc. Tous les commentateurs du Digeste reconnaissent d'ailleurs que la coutume à cet égard a prévalu sur le droit civil. Loccenius, *de jur. maritimo*, L. II, c. 8, n° 8. V. pour plus de développements, M. Fr. Mery, p. 239.

(3) Mais non pas à celles vendues pour les besoins du navire seul, puisqu'elles ne doivent pas leur salut au sacrifice fait dans l'intérêt commun. Pardessus, t. III, n° 744.

Digitized by Google

est évident que les marchandises jetées ou vendues ne peuvent être tenues de contribuer à des dommages survenus depuis leur enlèvement du navire ; ce serait étendre beaucoup trop loin la fiction de leur présence à bord. *Fictionis fictio non est.*

492. — Nous avons dit, en traitant du jet, que la loi frappe, à titre de pénalité, les marchandises chargées sur tillac ou sans connaissement régulier, de l'obligation de contribuer aux pertes, tandis qu'elle les exclut du bénéfice de l'indemnité en avarie commune. Ces objets, s'il s'en trouve à bord, devront donc figurer dans la masse passive et faire partie des valeurs contribuables. (Abbott, p. 3, ch. 8, § 12. Baldasseroni, t. IV, tit. V, § 36. Benecke, t. II, p. 129.

493. — Notre définition de la cargaison conduit à d'autres conséquences. De ce qu'il ne faut comprendre dans ce mot que les objets embarqués en vue d'une spéculation commerciale (1), il résulte que les effets embarqués dans un autre but, par exemple, pour l'usage des passagers ou de l'équipage, ne doivent pas entrer en contribution. De là la règle pratique, aujourd'hui passée en principe, que tout effet exempt de fret est exempt de contribution.

Par suite, il faut exclure de la masse contribuable :

1° Les munitions et provisions de bouche, lorsqu'elles sont transportées pour l'usage de l'équipage.

(1) Il ne faudrait pas cependant s'attacher d'une manière trop rigoureuse à cette définition, et nous en verrons plus bas une exception remarquable dans les objets transportés pour compte d'un passager en dehors de son bagage propre et réglementaire : mais hâtons-nous d'ajouter que, dans ce cas, les colis en excédant payent un fret; ce qui laisse intacte la règle de pratique, que ce qui est exempt de fret est exempt de contribution. C'est sans doute à ce point de vue que s'est placé Stevens pour critiquer notre règle pratique. Mais il faut convenir que, sauf quelques exceptions bien rares et faciles à signaler, elle présente une formule commode pour l'appréciation des objets soumis à contribution.

Digitized by Google

La raison qu'en donne Émérigon (t. I, ch. 12, sect. 42, p. 624) est que « pareilles munitions forment elles-mêmes « la matière et l'instrument du salut commun. » Cette raison a été justement critiquée par Benecke ; car elle ne tendrait à rien moins qu'à faire exclure, par identité de motifs, les choses soumises au jet, puisqu'elles auraient été de même la *matière et l'instrument du salut commun*. La véritable cause de cette exception se trouve bien plus naturellement dans cette considération que les munitions et vivres sont destinés à être consommés en cours de voyage, qu'ils s'épuisent et disparaissent ainsi jour par jour, et qu'ils font partie essentielle des choses nécessaires à l'expédition, ce qui les dispense du fret. (Phillips, t. II, p. 155.)

Aussi a-t-on décidé que lorsque des munitions ou des vivres étaient chargés dans un autre but que le service du bord, ils devenaient marchandises ordinaires, tenues de payer le fret et par suite soumises à contribution (1). Tels sont, du reste, la règle et l'usage en Angleterre, aux États-Unis, à Hambourg (art. 7, tit. 22 de l'Ordonnance), en Prusse (art. 1869), etc., etc.

494. — 2° Les hardes et effets à l'usage personnel des matelots sont également exempts de contribution. C'est la disposition de l'art. 11 de l'Ordonnance (titre du jet), reproduite par l'art. 419 du Code de commerce. Cette exception, qui s'applique du reste d'elle-même, a été admise dans toutes les législations.

495. — 3° Les hardes et effets à l'usage personnel des passagers.

(1) Park, Brown, v° Stapleton 4. Bingh, *Rep.*, p. 119, Benecke, t. II, p. 158. — Boulay-Paty, t. IV, p. 559. Emérigon en cite lui-même l'exemple dans une espèce soumise à son appréciation et où il invoque l'opinion formelle de Domat (l. 2, tit. 9, n° 8), Emérigon, *loc. cit.*

Digitized by Google

Ceci a fait plus de difficultés.

Les Romains se montraient autrefois très-rigoureux dans l'application du principe que tout objet existant à bord est sujet à contribution : et s'ils exemptaient la personne même des passagers, c'est qu'ils considéraient la vie d'une personne libre comme sans prix. Mais, à part cette exception, la loi 2, § 2, ff., *De lege rhod.*, s'appliquait à tout et comprenait les vêtements des passagers et même l'anneau qu'ils portaient au doigt (1).

Cependant l'usage n'a pas tardé à tempérer une telle rigueur : et tout en maintenant strictement le principe on a considéré que les vêtements, bijoux, etc., portés sur la personne, en forment l'accessoire obligé, et que comme la personne est exempte de contribution, les vêtements, bijoux, etc., doivent l'être aussi.

Cet usage remonte du reste aux plus anciens règlements maritimes. L'Ordonnance de Wisbuy, art. 42, celles de Philippe II, en 1563, exemptent de contributions les effets ou habits journaliers portés sur la personne des passagers. Cependant le Guidon de la mer, chap. v, art. 26, disposait qu'en cas de jet, les passagers contribueront non à cause de leurs personnes, mais des pierreries, or, argent, ou précieuses denrées qu'ils porteront sur eux. Son commentateur, Cleirac (p. 263, — p. 45, n° 2), reconnaît, il est vrai, que cette règle n'a jamais été reçue dans l'usage, et que, dans la majorité des pays, les habits et bagues que les marchands ou passagers portent sur eux ne contribuent pas au jet (Casaregis, disc. 45, n° 7.— Loccenius,

(1) Duarenus, cité par Emérigon, s'en explique formellement. Dicendum est generaliter in contributionem venire quidquid conservatum modo existimationem recipiat. *Quæritur an si quis habeat, annulos et vestimenta, an horum nomine contribuere debeat? Et dicitur vestimentorum nomine contributioni locum esse.* (Duarenus, cap. 3, p. 1301.)

Digitized by Google

liv. II, C. 8, n° 2. — VINNIUS, *ad. leg. Rh.* § 2, ff., *eodem*, p. 214.

496. — C'est sans doute la disposition de l'art. 26 du Guidon de la mer, qui a motivé le silence de l'art. 11, titre du jet, de l'Ordonnance. Néanmoins, Émérigon affirme que, dans la pratique, les hardes et bijoux des passagers ne contribuaient pas.

« Mais si la question était élevée, dit-il, je ne crois pas « qu'il serait permis au juge de s'écarter de la loi (1). Les « coffres du passager jetés à la mer pour le salut commun, « doivent être payés par contribution ; pourquoi, lors- « qu'ils sont conservés, seraient-ils dispensés de contri- « buer au jet de la chose d'autrui ? Les marchands et les « passagers ne jouissent pas de la faveur accordée au ma- « telot ; par conséquent rien n'altère à leur égard la réci- « procité de la règle générale. Pothier n'hésite point à dé- « cider que les passagers doivent contribuer pour leurs « hardes et leurs bijoux, quoique ces choses ne chargent « pas le navire. La raison en est que c'est le jet qui les leur « a conservées.» (ÉMÉRIGON, t. I, ch. XII, sect. 42, p. 627.)

Ces observations d'Émérigon s'appliquent encore aujourd'hui. L'art. 419 du Code de commerce ne dispose pas plus que l'art. 11 de l'Ordonnance, relativement aux habits et bijoux des passagers. Mais aujourd'hui, comme autrefois, l'usage n'est pas de les comprendre dans la masse contributoire.

497. — L'Angleterre a adopté le même usage et elle l'étend à tout ce qui n'est pas embarqué dans un but de spéculation. (Lord TENTERDEN, *Treatise*, *loc. cit.*)

(1) Valin déclare cependant qu'il ne serait pas arrêté par cette difficulté ; et il enseigne nettement que les habits, hardes, bijoux et autres objets qu'on a coutume de porter sur sa personne, ne doivent pas être soumis à la contribution. (VALIN, *tit. du jet*, art. 11.)

Digitized by Google

Les art. 1871, 1875, 1876 du Code prussien portent que les vêtements et autres effets à usage des passagers ne contribuent pas : et que si un passager a pris sur lui et a sauvé ainsi une valeur lui appartenant, on ne peut exiger de lui qu'il contribue.

Les provisions de bouche, dit l'art. 731, du Code hollandais, les bagages des matelots, et les effets à usage ordinaire des passagers, ainsi que les munitions de guerre embarquées pour la défense du navire, ne contribuent pas.

Le Code espagnol (art. 958 et 959) restreint l'immunité des vêtements et effets à usage des passagers, à la valeur des mêmes objets embarqués pour le service du capitaine.

Les États-Unis ont encore suivi, sur ce point, les usages anglais; et il est de règle dans l'Union américaine de ne pas comprendre dans la contribution les effets à usage et vêtements des passagers (1).

498. — Ce que nous venons de dire des hardes, bijoux

(1) PHILLIPS, t. II, p. 153, 154, rapporte une espèce où le principe a été longuement développé par la Cour d'amirauté en Angleterre. Un navire avait été affrété pour transporter à la Nouvelles-Galles du sud un convoi de déportés, avec les provisions nécessaires à leur entretien pendant le voyage. Dans le règlement d'avarie commune qui fut fait après l'accomplissement du voyage, les propriétaires du navire élevèrent la prétention de compter en contribution les provisions de bouche et autres effets à l'usage des déportés. Mais la Cour les repoussa et le juge Best, en prononçant la sentence, ajoute : « Toute valeur n'est pas nécessairement soumise à la contribution, mais seulement celle que l'on peut qualifier de marchandise. Or ce terme ne s'est jamais appliqué aux provisions, mais seulement à la cargaison embarquée dans un but de commerce. Magens, Molloy, Beawes, Stevens, sont tous d'accord à cet égard. Ils enseignent que les objets de faible poids, mais de grande valeur, doivent contribuer s'ils font partie de la cargaison, mais non s'ils appartiennent à des passagers. Telles sont les provisions. Vainement dirait-on que, dans l'espèce, les déportés sont la marchandise : cet argument est sans force, car la vie humaine n'a jamais été une matière d'avarie. » BROWN, v° STAPLETON 4, BING, *Rep.*, 119.

Digitized by Google

et autres objets de même nature, ne s'applique évidemment pas aux malles, sacs, coffres et autres colis embarqués sous le nom des passagers : ces objets contribuent nécessairement au même titre que le reste de la cargaison, quoique en apparence ils ne payent pas de fret; mais on peut considérer le fret de ces objets comme compris dans le prix du passage, puisque s'ils excédaient un certain poids, dit de tolérance, ils seraient soumis au payement du fret (Nolte, t. II, p. 677).

499. — 4° Les gages de l'équipage.

L'article 419 ne précise rien relativement à la contribution des gages de l'équipage; il n'exempte que leurs hardes; mais son silence est suppléé par l'article 304, qui porte que les loyers des matelots n'entrent point en contribution. Cette disposition, fondée sur un usage constant, nous paraît devoir s'appliquer à tous les cas, au règlement des avaries communes aussi bien qu'à la contribution pour rachat. (Pardessus, t. III, n° 745.)

C'est, du reste, ce qu'établissent également les lois étrangères dont nous venons de citer les textes, ainsi que les usages anglais. (Bayley, *On general Average*, p. 139. — Benecke, édit. franç, t. II, p. 153. — Nolte, t. II, p. 679.)

500.—Il arrive souvent que outre les gages ou loyers qu'on leur alloue, le capitaine et les matelots sont autorisés à embarquer une certaine quantité de marchandises; c'est ce que l'on appelle le *chapeau*, la *pacotille* du capitaine, et pour les matelots, le *port permis* de l'équipage. Ces marchandises, transportées dans un but évident de spéculation, ne peuvent être considérées comme faisant partie du bagage des matelots; elles sont donc sujettes à contribution, quoique exemptes de fret. Tous les auteurs sont d'accord à cet égard. (Emérigon, *loc. cit.*, p. 639.

Digitized by Google

ABBOTT, p. 3, ch. VIII, § 14. Lord ELLENBOROUGH. HILL, v. PATTERN, 8, *East. Rep.*, 374.)

501. — Le navire et le fret complètent la liste des objets contribuables. Quant au navire, il ne s'est jamais élevé de difficulté sur le principe de sa contribution : mais on a cherché à soutenir que le fret, pris isolément, n'était pas plus susceptible d'avarie que d'assurance, et que si la loi le soumet à contribution, c'est comme accessoire du navire, pour en compléter la valeur, puisqu'il représente l'équivalent de la détérioration occasionnée par le voyage.

Cette question, qui a une véritable importance, surtout au point de vue des obligations de l'assureur envers l'assuré contribuable, se rattache trop intimement à l'évaluation du fret, pour que nous ne la renvoyions pas au chapitre suivant, où nous traiterons de l'évaluation des objets perdus et des objets sauvés.

Digitized by Google

CHAPITRE XII

ÉVALUATION DES OBJETS COMPRIS DANS LA CONTRIBUTION

Sommaire.

502. Evaluation des objets soumis à contribution. — Principes du droit romain à cet égard.
503. Principes admis au moyen âge. — De la contribution sur soi-même.
504. De l'évaluation au lieu de reste ou au lieu de départ, suivant que le navire avait ou non accompli la moitié du voyage.
505. Principes admis dans le droit moderne. — Code de commerce, français article 415, — lois étrangères.
506. Application de ces principes. — Hypothèses diverses établies par Benecke.
507. 1re hypothèse.
508. 2e hypothèse.
509. 3e hypothèse.
510. 4e hypothèse.
511. 5e hypothèse.
512. Résumé de l'opinion de Benecke. — Transition.

502. — Maintenant que les éléments de la masse passive ou des valeurs contribuables nous sont connus, comme ceux de la masse active, revenons à l'évaluation des objets compris dans l'une et l'autre masse.

Les règles à cet égard ont beaucoup varié.

A Rome, on distinguait entre l'évaluation des objets sacrifiés et celle des objets sauvés. L'évaluation des premiers se faisait d'après le prix d'achat, augmenté des frais d'embarquement et autres ; celle des objets sauvés, au prix

Digitized by Google

du lieu d'arrivée. On donnait pour raison de cette différence, que le propriétaire des objets sacrifiés ne peut se plaindre, du moment où il reçoit ce qu'il a déboursé : *Quoniam detrimenti non lucri fit præstatio.* Il est vrai que dans l'établissement du règlement de contribution, les Romains ne faisaient pas figurer, au nombre des valeurs contribuables, les objets sacrifiés, mais seulement les objets sauvés : en sorte que l'on comptait sur le bénéfice obtenu par l'évaluation de ces derniers au prix du port d'arrivée, pour combler le déficit produit par la perte des objets sacrifiés.

Les vices d'un pareil système ressortent assez d'eux-mêmes. On ne peut s'en expliquer l'adoption que par le peu de variation du cours des marchandises et par les bénéfices que procuraient les expéditions maritimes, à une époque où les relations commerciales étaient restreintes et peu nombreuses. Il n'est pas difficile, en effet, d'imaginer des cas où ce mode de contribution conduirait à dépouiller entièrement le propriétaire des objets sacrifiés. « Aussi les « commentateurs du Digeste ont pensé qu'il fallait enten- « dre ce système en ce sens que l'obligation de contribuer « cessait, aussitôt que la valeur des objets sauvés se trou- « vait réduite par la contribution au prix d'achat. Mais « aucun texte ne justifie cette interprétation. » (FRÉMERY, p. 237.)

503. — C'est sans doute pour remédier à ces inconvénients que l'on introduisit la règle de la contribution sur soi-même, et que l'on imagina de considérer les objets sacrifiés comme se trouvant encore à bord. Ce modede procéder paraît s'être établi dans la pratique longtemps avant d'avoir été formulé dans la loi. Dans le chapitre précédent, nous en avons déjà signalé les premières traces dans le *Capitulare nauticum*, et dans l'*assise de la Court des*

Digitized by Google

bourgeois. Plus tard on le retrouve dans les jugements d'Oléron (art. 8), le Consulat de la mer (ch. 52), les Coutumes d'Amsterdam (art. 2, § 1), l'Ordonnance de Wisbuy (art. 41).

Cependant, si l'adoption de ce principe était déjà un progrès incontestable dans la formation des règlements d'avarie commune, il restait encore à fixer la base d'évaluation de chacun des deux éléments, les objets sauvés, les objets sacrifiés. On crut parer à tous les inconvénients du droit romain par une évaluation commune des uns et des autres au prix d'achat. Ce système, indiqué pour la première fois dans les Assisses de la Court des bourgeois (1), a passé de là dans quelques règlements maritimes où il s'est maintenu jusqu'à nos jours. En première ligne, nous citerons l'ordonnance de Hambourg (1731), tit. 21, art. 8 (2), et celle de Suède. Le règlement ancien de Copenhague adoptait également ce système, mais ses dispositions ont été abrogées par la déclaration royale du 2 avril 1850 (3).

L'unique avantage de ce système est de simplifier le règlement des droits de l'assuré et de lui garantir le paie-

(1) Dans la collection des lois maritimes de PARDESSUS, t. Ier, p. 277, on trouve le passage relatif à cette règle. M. Fremery l'a également rapporté, p. 242 de ses études. Nous aurons encore occasion de rappeler ce curieux fragment des lois maritimes du moyen âge, en traitant de l'évaluation du navire.

(2) Voici le texte de cet article: Dans le règlement des avaries communes, la valeur des objets sacrifiés est calculée d'après le prix d'achat augmenté des frais de mise à bord, mais sous déduction de la prime. — Hambourg est aujourd'hui, avec la Suède, le seul pays où cet ancien mode de règlement subsiste encore.

(3) Cette déclaration porte, art. 230: L'évaluation des biens jetés, sacrifiés ou perdus, en avaries communes se fait d'après la valeur au port de destination, ou si le navire n'y peut atteindre, au port d'arrivée, sans déduction du fret, des droits de douanes et autres frais de mise à quai, comme si la marchandise fût restée à bord.

Digitized by Google

ment intégral de son indemnité. Mais, dit avec raison M. Fremery, c'est une loi bien vicieuse que celle qui sacrifie le principe, qui est juste pour tous, à la considération d'un intérêt éventuel et particulier. (FREMERY, *loc. cit.*)

504. — Une autre coutume du moyen âge, continuée jusqu'à la grande Ordonnance de 1681, a été d'évaluer les objets sauvés au lieu de reste, comme le prescrivait le droit romain, mais de distinguer pour l'évaluation des objets sacrifiés entre le cas où le navire avait, au moment du jet, atteint ou non la moitié du voyage. Cette règle, recueillie par le Consulat de la mer (*Consulat de la mer*, c. 95) et reproduite dans les règlements que nous avons cités plus haut (*Statut de Gênes*, l. 4, c. 17. *Ordonnance de Rotterdam*, n° 117), était encore en usage en Angleterre (MOLLOY, tit. *Average*, s. 15. — MAGENS, t. II, p. 100, 285, 389. — MALYNE, *Lex mercat.*, p. 1re, c. 26. — PARK, *on Ins.*, t. I, p. 177. — STEVENS, p. 45) et en France, à la fin du dix-septième siècle. (PARDESSUS, *lois maritimes*, t. I.) Voici ce que dit Stevens des motifs qui en ont déterminé l'abandon : Tout homme de « mer sait la difficulté qu'il y a de déterminer avec préci- « sion la moitié d'un voyage, et rien ne paraît mieux ser- « vir à la chicane que l'emploi d'une pareille base d'éva- « luation. On s'ingénie en vain à trouver la raison qui a pu « lui donner naissance, si ce n'est le désir de subordonner « tous les cas à la règle générale. (STEVENS, *loc. cit.*) »

505.—Mais tous ces systèmes ont fait place aujourd'hui à une règle uniforme, adoptée par toutes les nations maritines, sauf la ville d'Hambourg (1).

Elle consiste dans le classement fictif des objets sacrifiés

(1) Voy. sur Ordon. 1731, tit. 22, art. 8, déjà cité.

Digitized by Google

dans la masse des objets sauvés, et dans l'évaluation du tout au prix courant du port d'arrivée.

C'est la disposition de l'article 415 du Code de commerce.

Art. 415. — « Les marchandises jetées sont estimées sui-
« vant le prix courant du lieu du déchargement; leur
« qualité est constatée par la production des connaisse-
« ments et des factures, s'il y en a. »

Le Code prussien s'exprime de même dans son paragraphe 1861. « La valeur des marchandises jetées se règle d'a-
« près le cours au comptant du port de destination ou
« de débarquement. »

Même disposition dans la loi hollandaise (Wetboek van Koophandel, art. 729) et dans l'art. 1843 du Code portugais.

« Les marchandises dont il a été fait jet ou qui ont été
« sacrifiées, dit le Code espagnol, seront évaluées d'a-
« près le cours du lieu de destination, pourvu que leur na-
« ture et leur qualité soient constatées dans le connaisse-
« ment. Dans le cas contraire, on évaluera au prix de
« facture, avec les frais. »

Les mêmes usages régissent l'Angleterre (Park, *loc. cit.*—Bayley, *On general Average* p. — Stevens, p. 45. — Nolte sur Benecke, t. II, p. 665), et les Etats-Unis. Kent, *Comm.*, t. III. — Phillips, t. II, p. 167.)

506.— Cependant l'application de ce principe ne peut pas toujours se faire d'une manière uniforme. Elle subit l'influence des faits et des circonstances.

Benecke (Benecke, t. II, ch. vii, p. 160. ss. — Nolte, t. II, p. 665) a distingué cinq hypothèses dans lesquelles il a rangé les principaux cas qui peuvent se présenter.

Dans la première, qui est la plus simple et la plus

Digitized by Google

ordinaire, il suppose que le navire atteint le port de destination avec sa cargaison, à l'état sain.

Dans la seconde, il suppose que le navire, ne pouvant atteindre le port de destination, relâche dans un port voisin et y débarque sa cargaison.

La 3e hypothèse comprend le cas où le navire arrive à destination avec une cargaison totalement avariée.

La quatrième, quand il est obligé de retourner au port de départ.

Enfin la cinquième, quand le navire sombre totalement.

507. — Dans la première hypothèse, rien de plus facile que le règlement de l'avarie commune. On évalue les marchandises jetées au prix net qu'elles auraient obtenu à destination, moins le fret, s'il doit être bonifié au capitaine par voie de contribution. Cette évaluation sert de base à l'indemnité qui est répartie entre les propriétaires des objets sauvés, parmi lesquels on comprend, comme nous l'avons dit, les propriétaires des objets sacrifiés qui contribuent eux-mêmes, et ne reçoivent ainsi qu'une partie de la valeur de leurs marchandises.

508 — La seconde hypothèse ne diffère pas sensiblement de la précédente. Au lieu du prix au port de destination qui ne peut être atteint, il faut bien adopter le prix au port de relâche, qui devient ainsi par l'événement le port de reste ou de déchargement (1). La cargaison y est débarquée et le voyage forcément terminé. Il ne pourrait être question du prix d'achat, que si le port de relâche se trou-

(1) Art. 415, C. Com. Il importe peu que le voyage se trouve ainsi terminé par suite d'avaries majeures rendant le navire innavigable, ou que ce soit par suite du consentement des chargeurs. L'art. 415, en employant le terme *port de déchargement*, a entendu désigner le *lieu de reste*.

Digitized by Google

vait être un lieu dénué de tout marché, et où la cargaison ne pût trouve raucun écoulement à aucun prix. (PHILLIPS, t. II, p. 162.)

509. — La troisième hypothèse est relative au cas où le navire arrivant à destination, n'y apporte qu'une cargaison avariée. Benecke propose, dans ce cas, d'évaluer les objets sacrifiés comme les objets sauvés, c'est-à-dire dans le même état d'avarie : c'est, selon lui, la conséquence naturelle de la fiction que les objets sacrifiés sont considérés comme se trouvant encore à bord. Phillips y résiste à cause de la difficulté pratique de l'appréciation des avaries. Mais d'autres considérations nous paraissent combattre l'opinion de Benecke. (BENECKE, ch. VII, t. II, p. 177) (PHILLIPS, t. II, p. 166.)

Ce savant auteur oublie en effet un principe qu'il a contribué lui-même à mettre vivement en lumière, c'est que c'est au moment du jet et du salut du navire que naît pour les propriétaires du reste de la cargaison l'obligation d'indemniser les propriétaires des marchandises sacrifiées. Or, si à ce moment les marchandises étaient en état sain, de quel droit viendrait-on supposer que, restées à bord, elles auraient été avariées ? Parce que le surplus de la cargaison est arrivé en état d'avaries ? Mais les marchandises sacrifiées n'auraient-elles pas pu y échapper ; ensuite à quel degré l'avarie les aurait-elle atteintes ? Tous les objets d'une cargaison ne sont pas avariés au même degré : il en est qui perdent dix, vingt, trente, soixante pour cent de leur valeur à l'état sain ; d'autres sont devenues presque invendables. Dans quelle catégorie rangera-t-on les objets sacrifiés ? Quel déchet leur appliquera-t-on ?

Il semble donc beaucoup plus simple de les évaluer dans l'état où ils étaient au moment du jet, en tenant compte toutefois de la détérioration naturelle qu'ils au-

Digitized by Google

raient éprouvée en cours de voyage jusqu'à destination. Aussi les capitaines sont-ils dans l'usage de constater, autant qu'ils le peuvent, l'état d'avarie des marchandises sacrifiées (1), afin qu'il soit tenu compte de la différence de valeur. (BAYLEY, *on general Average*, p. 136.)

510. — Si le navire est contraint de rentrer au port de départ, ce qui est la quatrième hypothèse, il ne peut évidemment être question, dans l'évaluation des avaries communes, que du prix d'achat, augmenté des frais de remise à bord : à moins que le navire devant recommencer le voyage, on ne les remplace par d'autres de même quantité et de même qualité.

511. — Enfin la cinquième hypothèse est le cas où le navire périt en entier. Nous avons déjà dit qu'il ne pouvait être question de contribution, puisque si les valeurs sacrifiées étaient restées à bord, elles auraient péri avec le navire dans le sinistre commun.

512. — En résumé, deux principes gouvernent la question d'évaluation des avaries communes.

Le premier est que l'évaluation se fait pour les objets sacrifiés comme pour les objets sauvés, d'après leur valeur au port de débarquement ou de reste, en défalquant le fret, les frais de débarquement, l'escompte, etc., c'est-à-dire en

(1) Il a été jugé par la Cour de Bordeaux que le procès-verbal fait par le capitaine après le jet et portant que les marchandises jetées étaient avariées, peut sur ce point être combattu par des preuves contraires. Voici la partie des motifs de l'arrêt qui s'y rapportent :

Attendu que, dans un rapport du 11 février, le capitaine s'est borné à dire : « Nous avons débarqué trente caisses de tabac que nous avons reconnues être complétement avariées ; » que cette simple énonciation, beaucoup trop laconique, ne peut devenir la preuve d'un fait allégué, puisque l'avarie ne pouvait être constatée que par la vérification des caisses et des boîtes qu'elles contenaient... (Bordeaux, 13 janvier 1841. MARCONDO, D'ABNOM et autres, c. assureurs GIROD et CLARIOND, 20, 2. 117.)

Digitized by Google

calculant la valeur nette et non la valeur brute des marchandises.

Le second principe est que les marchandises sacrifiées sont comprises, comme les marchandises sauvées, dans la masse contributoire, de telle sorte que le propriétaire des marchandises sacrifiées reçoit une indemnité proportionnellement égale à celle qu'il aurait payée si ses marchandises se fussent encore trouvées à bord.

Reste à déterminer la manière dont l'évaluation doit s'opérer. A cet égard, l'élément régulateur le plus naturel et le plus simple, c'est le cours officiel du marché, lorsque la marchandise est de celles dont l'écoulement est facile et quotidien. En cas de difficultés, ou quand la marchandise n'a pas de cours réel, l'évaluation se fait par experts, courtiers ou négociants. Mais il n'y a pas à tenir compte de l'évaluation portée dans la police d'assurance; car, outre que la plupart du temps l'assurance est d'une somme capitale à prendre sur l'intégrale valeur des objets embarqués, et qu'ainsi elle ne fixe pas la valeur propre de la marchandise; dans les autres circonstances, elle ne pourrait servir de règle, puisqu'elle n'est que le résultat d'une convention entre l'assuré et l'assureur, et qu'ainsi elle est étrangère aux autres chargeurs compris dans la contribution. (Stevens, p. 67.)

Nous déterminerons du reste d'une manière plus précise les effets de la fixation de valeur dans les polices, en traitant des obligations de l'assureur relativement aux avaries communes.

Digitized by Google

CHAPITRE XIII

EVALUATION DES OBJETS COMPRIS DANS LA CONTRIBUTION.

NAVIRE ET FRET.

Sommaire.

513. De l'évaluation du navire. — Difficultés qu'elle présente.
514. Principes du droit romain à cet égard.
515. Coutumes du moyen âge.
516-517. Disposition de l'Ordonnance de 1681 et du Code de commerce.
518. Dispositions des Codes sarde et espagnol.
519. Législation de Hambourg.
520. Législation hollandaise.
521. Coutumes et usages admis en Angleterre.
522. Jurisprudence des cours des Etats-Unis.
523-524. Contribution du fret. Son évaluation.
525-526. De la part contributoire du frêt.
527-528. Conséquences de la réduction du fret au net produit.

513. — L'évaluation du navire présente des difficultés d'une tout autre nature que celle de la cargaison. Il ne s'agit plus, en effet, d'un objet acheté au départ pour être vendu à l'arrivée, et dont le prix soit aisément fixé par un cours officiel, ou par des experts. Le navire destiné à faire plusieurs voyages varie infiniment de valeur, suivant son âge, le but auquel on le consacre, le temps où on l'évalue. Pour lui, il n'y a pas de cours réel; et pour en apprécier

Digitized by Google

la valeur, les experts n'ont pas toujours des règles bien sûres et bien fixes.

Quelle sera donc la participation du navire dans la contribution commune? Comment mesurer l'avantage qu'il a retiré du sacrifice, avantage qui, ainsi que nous le montrerons dans le chapitre suivant, est toujours proportionné à la valeur de l'objet sauvé? Telle est la question que l'on s'est posée dès les temps les plus anciens, et que l'on a très-diversement résolue.

514. — Le droit romain s'était contenté de poser le problème sans le résoudre. *Dominum etiam navis pro portione, obligatum esse*, dit la loi 2, § 2, *de leg. Rhodiâ*. Mais quelle devait être cette portion? Devait-elle comprendre la valeur du navire et le montant du fret, ou bien devait-on considérer le fret comme un fruit civil du navire, une valeur accessoire, en représentant l'usage et la détérioration? Le droit romain n'en disait rien, et c'est là cependant un point essentiel.

515. — Les coutumes du moyen âge ont été plus précises à cet égard. Elles admettaient la contribution soit du navire, soit du fret, au choix du capitaine, mais pour l'intégralité de leur valeur. Les jugements d'Oléron, art. 8, les jugements de Damme, ou loi de Westcapelle (1), l'Ordonnance de

(1) En mettant les jugements de Damme au nombre des règlements qui permettaient au capitaine de choisir pour sa contribution entre la valeur du navire ou celle du fret, nous suivons l'opinion généralement reçue et accréditée par M. Pardessus. Cette opinion se fonde sur une rectification du jugement 8 (*in fine*) ainsi conçu : *Ende dit meester is schuldig daer af te ghelden als van zynen scheppe Ofte van zynen vraght, in vertelting van deze schaden.* Mais M. Pardessus déclare que dans le texte de Verwer, il y a *en* au lieu de *Ofte*, *et* au lieu de *ou* : il considère cette leçon comme une faute, parce qu'elle ne se trouve pas dans les textes de Boxhom et de Van Leeuwen. Malgré le respect que doit nous inspirer la science si profonde de cet éminent jurisconsulte, nous ne pouvons partager son opinion : nous sommes vivement frappé de

Digitized by Google

Wisbuy, (article 22 et 41), enfin le Guidon de la mer (ch. v, art. 21), consacrent cette option au profit du capitaine. Mais en parlant du fret, ces coutumes entendaient le nolis net de tous frais, loyers de matelots, victuailles, etc. (1).

C'est dans le Consulat de la mer qu'on retrouve clairement énoncée, pour la première fois, la distinction entre le fret et le navire : Le fret devait, aux termes du chapitre 53, contribuer pour toute la valeur nette réclamée par le capitaine tant sur les effets jetés que sur les effets sauvés, et le navire, pour la moitié seulement de sa valeur. Pourquoi cette différence entre le fret et le navire? M. Fremery prétend que c'est en considération de ce que le capitaine expose, dans le voyage, son temps, sa santé et sa personne (2).

Quoi qu'il en soit de cette explication, il est certain que la coutume a eu de la peine à s'établir ; nous ne la trouvons ni dans le statut de Marseille (livre 4, c. xxx), ni dans l'Ordonnance du roi d'Aragon de 1340. Elle semble s'être plus rapidement introduite en Italie, à Livourne notamment, où il était d'usage de compter en avaries communes la moitié du navire et le tiers du fret (3).

ce fait qu'en 1563 Van Weytsem nous affirme qu'en Hollande il était d'usage de faire contribuer le navire et le fret pour leur entière valeur, et Stevens ajoute que cet usage a passé de Hollande en Angleterre. Il nous semble donc peu probable qu'en moins de deux siècles, l'usage ait changé d'une manière si remarquable : ce qui fortifie notre opinion, c'est la traduction qui a été faite du jugement huit des jugements de Damme, dans l'article 22 de l'ordonnance de Wisbuy, où le mot *ende* a été employé pour traduire l'équivalent hollandais.

(1) M. Fremery fait observer avec raison que ce n'est pas à titre de dépenses grevant le fret que la valeur des victuailles doit être déduite, mais parce qu'il est de principe que les vivres ne contribuent pas.

(2) M. Fremery, p. 246. — Ce qui ajoute une grande vraisemblance à cette explication, c'est l'abandon que fait la coutume aux matelots, d'un tonneau franc de contributions s'ils se conduisent bien et défendent le navire. Jugements d'Oléron, art. 8.

(3) C'est par suite d'une erreur qui aura échappé à l'ingénieux

Digitized by Google

516. — C'est sans doute dans cette coutume des villes italiennes que les rédacteurs de l'Ordonnance de 1681 puisèrent la disposition de l'article 3, titre 7, qui soumet à la contribution la moitié du fret et la moitié du navire, calculées sur la valeur au débarquement, disposition reproduite par l'article 417 de notre Code de commerce.

517. On a vivement critiqué cette disposition de notre loi française, et on l'a accusée, non sans fondement, d'établir au profit du propriétaire du navire une inégalité choquante de situation avec les autres intéressés. Valin a essayé de la justifier, en disant que le fret n'est acquis qu'au moyen des « vivres consommés et des gages des matelots; et que le na- « vire souffre nécessairement une diminution dans sa va- « leur durant le voyage, par le dépérissement inévitable du « corps, des agrès et des apparaux, à quoi il faut joindre « l'intérêt de la dépense de la mise hors. » (Valin, *Com.* art. 3, tit. 7.)

Locré reproduit les mêmes motifs; il dit, en invoquant l'autorité de Pothier (Pothier, n° 119), et d'Emerigon (Émerigon, t. I, ch. 12, sect. 42, p. 651), « qu'il y aurait double « emploi à faire contribuer le navire pour toute sa valeur « et pour le fret entier, attendu que le fret est accordé en « remplacement de ce que le vaisseau perd de sa valeur « dans les voyages et des dépenses qu'il faut faire. » (Locré, t. IV, p. 343.)

Autant en dit M. Pardessus : « Le fret n'étant qu'un « fruit civil du navire et la juste représentation des dé- « penses et de la détérioration que le voyage occasionne,

auteur des Etudes sur le Code de commerce, qu'il dit, p. 247, que l'Ordonnance emprunta cette disposition à la Hollande. Q. Van Weytsem et tous les auteurs nous apprennent, en effet, qu'en Hollande, au contraire, on faisait contribuer l'entier du navire et l'entier du fret.

Digitized by Google

« on ne les fait contribuer que pour moitié. » (PARDESSUS, t. III, n° 745.)

Assurément on ne saurait trouver des autorités plus recommandables; mais ces savants commentateurs de l'Ordonnance et du Code ont-ils bien tenu compte d'une circonstance qui paraît décisive, c'est qu'aux termes de l'article 417 du Code de commerce, comme d'après l'Ordonnance, l'évaluation du navire se fait au lieu du débarquement?

Sans doute, si l'évaluation se faisait au départ, il serait juste de ne soumettre à la contribution qu'une moitié du navire, parce que, comme, d'un côté, moitié du fret représente la perte résultant de la consommation des vivres et le gage des matelots, et qu'il faut bien réserver moitié du navire pour la détérioration et les fatigues des voyages (*wear and tear*), il ne resterait plus pour la contribution que moitié du fret et moitié du navire.

Mais les choses ne se passent pas ainsi : c'est au débarquement que le navire est évalué, par conséquent à un moment où il a déjà subi les détériorations du voyage, où il n'a plus rien à perdre et où l'intégralité du fret acquis au propriétaire lui tient lieu de toute la diminution de valeur de son navire. En dispensant de contribution la moitié de la valeur du navire, et la moitié du montant du fret, on fait donc un double emploi évident : on compte deux fois le même élément.

Mais à part ces inconvénients, il faut reconnaître que l'évaluation au débarquement offre une base de calcul beaucoup plus exacte de la véritable valeur du navire. La somme ainsi déterminée est bien celle sauvée et acquise à l'armateur. Tandis qu'il n'en est pas ainsi lorsqu'on calcule le prix du navire soit au moment du sinistre, ce qui laisse un champ beaucoup trop vaste à l'hypothèse, soit d'après

Digitized by Google

la valeur que le navire peut avoir pour l'armateur, ce qui ne fournit qu'une évaluation relative et toute de convention.

Ainsi, en France, la contribution du navire se calcule sur la moitié de la valeur du navire évaluée au débarquement. Cette évaluation s'effectue par des experts qui ne doivent tenir compte que de la valeur intrinsèque du navire et non du prix plus ou moins élevé qu'on pourrait en tirer en le vendant au lieu de reste (1). A cet égard, l'évaluation portée dans la police peut servir de renseignements; mais elle n'est obligatoire qu'entre l'assureur et l'assuré, pour le calcul de l'indemnité en cas d'innavigabilité ou d'avaries.

(1) On opposerait en vain un arrêt de la Cour de Bordeaux, du 20 mai 1833 (COQUEBERT c. MESTRE), duquel il résulterait que l'article 402 ne doit pas s'appliquer à l'évaluation du navire et du fret. Voici en quels termes s'exprime cet arrêt :

« Attendu que si l'on entre dans les motifs qui ont déterminé « le législateur, et si l'on interroge les principes de la matière, « on voit que la raison qui a fait établir pour la contribution « des marchandises leur valeur au lieu de déchargement n'existe « pas pour le fret et pour le navire; que pour les marchandises, « c'est bien leur valeur au lieu de déchargement qui a été sauvée « par les dépenses et les dommages considérés comme avaries « communes; que quant au fret, au contraire, la valeur est déter- « minée ordinairement par la convention qui a été faite avant le « chargement; et que quant au navire, sa valeur et l'avantage « que le propriétaire retire de sa dépense commune sont indépen- « dants de sa valeur au lieu de déchargement, car ce n'est pas « dans ce lieu que sa valeur doit être réalisée : — que dès lors, si « l'on consulte soit la lettre soit la loi, il n'y a pas lieu d'appli- « quer au navire et au fret la disposition de l'article 402 ».

En décidant ainsi, la cour de Bordeaux a été évidemment entraînée par les considérations d'équité que nous venons d'exposer et aussi par cette circonstance que le débat s'agitait entre assurés et assureurs : car s'il se fût agi de la contribution proprement dite, son arrêt aurait été critiquable, puisqu'il est de principe et de jurisprudence que l'article 417, en parlant du jet, ne dispose que d'une manière démonstrative et pour tous les cas d'avarie commune. (V. p. l'arrêt ci-dessus GIROD et CLARIOND. t. 14, 2, p. 60.)

Digitized by Google

518. Les codes sarde et espagnol établissent également comme base d'évaluation du navire, sa valeur au port de débarquement, appréciée par des experts nommés, soit par le président du tribunal, soit par les consuls de la nation, soit, à leur défaut, par les autorités locales. Mais, tandis que le premier de ces Codes admet comme le Code français la contribution pour la moitié de la valeur (art. 444 du Code sarde), l'article 955 du Code espagnol comprend dans la contribution la valeur intégrale du navire.

519. A part ces trois Codes, les législations des autres peuples maritimes suivent des principes tout différents.

A Hambourg, l'article 8 du titre 21 de l'Ordonnance prescrit l'évaluation du navire d'après sa valeur au moment où il jette l'ancre à son port d'attache, c'est-à-dire d'après la valeur qu'il a aux yeux de son armateur, au moment où il se retrouve à sa disposition. Le fret est évalué, déduction faite des vivres et des loyers des matelots. Dans l'usage, on déduit un tiers du fret pour cet objet. Les dispacheurs hambourgeois calculent ordinairement 1° le navire d'après la valeur qu'il a au terme du voyage, en y ajoutant le montant des avaries communes éprouvées; 2° le fret, déduction faite du loyer des matelots d'après le rôle d'équipage.

520. Nous avons dit qu'à l'époque de Van-Weytsem, il était d'usage en Hollande de faire contribuer pour leur valeur intégrale le navire et le fret. Cet usage a été consacré par l'article 727 du Code hollandais, qui indique également l'arrivée au lieu de reste, comme le moment où doit être évalué le navire.

Le règlement de l'Union des compagnies d'assurance de Brême, et l'Ordonnance de Suède, imposent également la valeur totale du navire au lieu de reste; mais ils admettent aussi, comme base d'évaluation, la valeur convention-

Digitized by Google

nelle portée dans la police d'assurance, ce qui est une confusion de deux choses bien différentes, ainsi que nous l'avons montré plus haut.

Les nouvelles lois toscanes n'ont rien changé à l'ancien usage livournais, qui a servi de précédent à notre Ordonnance de 1681, de faire contribuer le navire pour la moitié et le fret pour le tiers de leur valeur. En cas de voyage aller et retour, le fret contribue pour un tiers de ce qui était acquis au moment du règlement des contributions.

521. L'Angleterre ne possède pas, relativement à la contribution du navire et du fret, de règle fixe et absolue.

On suit d'ordinaire, dans les règlements d'avarie, les données fournies par Stevens, qui de tous les auteurs anglais est le plus accrédité aujourd'hui.

Stevens (*General Average*, p. 52) adopte pour point de départ la valeur originaire du navire, de laquelle il déduit, 1° les vivres et autres objets consommés en cours de voyage; 2° la somme de détérioration naturelle occasionnée au navire par la navigation; 3° les avaries particulières déjà souffertes au moment de l'avarie commune.

Le premier point ne peut faire de difficulté. Il est universellement admis que les vivres et autres objets sujets à consommation ne font point partie du navire et doivent être déduits de sa valeur intégrale.

Il en est de même du second, la détérioration naturelle du navire; car, comme le fait très-bien remarquer Pardessus (Pardessus, t. III, n° 745), ce n'est pas un navire neuf qui a été sauvé, mais un navire plus ou moins dégradé par la navigation. C'est pour calculer cette dégradation que l'usage a établi certaines règles qui consistent à distinguer les navires à coque non doublée ou à coque doublée de cuivre, et à diminuer chaque année, sur la valeur intégrale du navire neuf, une certaine somme représentant l'usure.

Digitized by Google

Quant au troisième point, il semble assez inutile d'établir une distinction entre les avaries éprouvées avant l'avarie commune, et celles qui auraient lieu plus tard, puisque d'après Stevens et Benecke, c'est au moment où le navire arrive au port de destination qu'il doit être évalué. (BENECKE, éd. franc. DE DUBERNAD, t. II, ch. VII.)

522. — Phillips n'est pas de cet avis; il maintient fermement l'exclusion du règlement de contribution de la diminution de valeur qu'éprouve le navire par suite d'avaries particulières, lesquelles doivent être réglées d'après la police, indépendamment de toute avarie commune. (PHILLIPS, t. II, p. 151). Cette règle s'étend même aux avaries communes subséquentes; elles ne peuvent changer la valeur de l'objet sauvé au moment du jet. Les Cours de New-York (1) et de Pensylvanie (2) ont coutume de déduire un cinquième de la valeur intégrale pour la dépréciation résultant du voyage. D'autres (3) s'attachent au prix que le navire atteindrait s'il était vendu au lieu de reste et lors du règlement d'avarie. Mais si la première évaluation peut être considérée comme empirique, et sans précision suffisante, la seconde n'est pas moins trompeuse. Car les circonstances du moment, le mode de construction du navire, sa provenance, sont autant de causes accidentelles de hausse et de baisse. L'évaluation exacte d'un navire demeure donc une opération des plus difficiles, dans laquelle on doit s'estimer heureux d'approcher de la vérité le plus possible, sans prétendre y atteindre complétement. (NOLTE, t. II, p. 709).

523. — M. Alauzet enseigne que « le fret n'est pas

(1) LEAVENWORTH. v° DELAFIELD. I *Caines*, 573.

(2) GRAY, v° WALH, 2 *Serg. and Rawle*, 229.

(3) BELL, v° SMITH, 2 JOHNSON, 98. DOUGLAS, v° MOODY, 9 *Mass. Rep.* 548. SPAFFORD, v° DODGE, 14. *Mass. Rep.* 66.

Digitized by Google

plus susceptible d'avarie que d'assurance : et que si l'on « a mis à sa charge cependant une portion des avaries « communes, qui doivent être supportées uniquement par « les objets qui les ont soufferts ou occasionnés, c'est qu'on « l'a considéré non comme un objet distinct, mais comme « un accessoire et une dépendance du navire représen- « tant la détérioration qu'il a éprouvée en cours de voyage. »

Cette opinion, vraie sous certains rapports, pèche par trop d'absolu. Sans doute, le navire et le fret se rattachent par les liens intimes de la cause et de l'effet : l'un est le fond frugifère, l'autre est le fruit; car sans navire pas de fret. Mais cela ne suffit pas pour les confondre, ou du moins pour considérer ce fret comme un simple accessoire du navire. C'est une valeur bien distincte, dont l'importance peut varier beaucoup suivant les circonstances, et dont l'évaluation est tout à fait indépendante de celle du navire.

Ainsi du reste l'ont considéré la grande majorité des auteurs de tous les pays, qui ont fait du fret l'une des trois grandes classes d'objets soumis à la contribution.

524. — Le principe dominant est que le fret en risque, au moment du sacrifice et de l'avarie commune, doit seul contribuer.

De là de nombreuses conséquences :

La première, c'est qu'il faut exclure de la contribution le fret des marchandises déchargées antérieurement à l'avarie : car ce fret n'a pas été mis en péril ; il était acquis au capitaine avant tout danger. (Dunham, v° Com. Ins. Co. 11, Johnson, 315. — Strong, v° New-York, firem. Ins. Co. 11. Johnson, 323.)

Une seconde conséquence, signalée par Stevens, est que, si le fret a été payé d'avance et à forfait, c'est-à-dire sur

Digitized by Google

bonne ou mauvaise arrivée (1), il ne contribue pas davantage; car il était acquis à tout événement au capitaine, et, par conséquent, n'était pas en risque.

Lorsque le fret s'acquiert proportionnellement à la route parcourue, on ne doit faire entrer en contribution que la portion due pour le trajet effectué, *pro ratâ itineris.* (MAGGRATH, v° CHURCH, 1. CAINES, 196. — STEVENS, p. 56. BENECKE, éd. de PHILLIPS, p. 210.)

Si le navire est affrété pour faire échelle dans différents pays, y charger et y décharger, à des frets divers, Benecke est d'avis qu'on ne doit faire contribuer que la portion de fret en cours au moment du péril. (BENECKE, éd. de Londres; 1824, p. 315.) Cependant plusieurs arrêts de la Cour d'Amirauté décident, au contraire, qu'il faut y comprendre tous les frets dus jusqu'à l'arrivée. (WILLIAMS, v° LOND. ASS. CO. 1. M. et S. 318.)

Quid si le navire était affrété pour charger à cueillette? Dans ce cas, répond encore Phillips, il faut établir une distinction entre chaque transport et ne pas prendre l'évaluation totale du fret. Au reste, cette division paraît facile à faire, à l'aide des connaissements et autres pièces du bord. (PHILLIPS, t. II, p. 147. — SPAFFORD, v° DODGE, 14. *Mass. Rep.* 66.)

525. — Relativement à la proportion pour laquelle le fret doit rester en contribution, les dispositions législatives ont beaucoup varié.

Nous en avons indiqué plusieurs en traitant, dans les numéros précédents, de la contribution du navire.

Ainsi, en France, l'article 407 du Code de commerce,

(1) Mais si le fret avait été seulement payé d'avance, sans autre stipulation, il entrerait en contribution. M. Stevens nous apprend que tel est l'usage constant du Lloyd, et que l'on considère cette clause comme un mode de payement.

Digitized by Google

conforme aux dispositions de l'Ordonnance, porte que la contribution du fret sera de moitié de sa valeur au port de débarquement. A Florence et dans la Toscane, cette portion contributoire est du tiers : dans la plupart des autres Etats maritimes, elle est de l'entier, mais en déduisant de la valeur brute toutes les dépenses supportées par l'armement.

526. — C'est en effet un second principe, aussi généralement adopté que le précédent, que la contribution ne doit porter que sur la somme réellement perçue par le capitaine, c'est-à-dire sur le bénéfice que lui procure le voyage, déduction faite des dépenses.

Réunis, ces deux principes servent à résoudre toutes les questions, d'ailleurs très-nombreuses et souvent délicates que peut soulever la contribution du fret.

Les affrétements pour voyage d'aller et de retour en ont produit plusieurs. Ainsi, l'on s'est demandé comment contribuerait le fret d'un navire chargé pour aller et retour, mais à la condition que le fret d'aller ne serait payé qu'autant que le retour serait effectué.

Voici l'espèce :

Un navire est affrété par la Compagnie des Indes orientales pour un voyage aux Indes, aller et retour, mais avec cette clause que le fret d'aller ne serait acquis qu'à l'achèvement du voyage, c'est-à-dire au retour du navire dans son port de départ. Durant le voyage d'aller, le navire fait des avaries communes qui sont constatées régulièrement, et plus tard il effectue heureusement son retour. Question de savoir si le fret de retour devait contribuer, comme le fret d'aller, aux avaries communes faites au début du voyage. Elle fut décidée dans le sens de l'affirmative, parce que d'après la charte-partie, le fret d'aller et celui de retour constituaient un ensemble indivisible ; et

Digitized by Google

dès lors les dommages ou les dépenses effectuées en avaries communes au commencement du voyage, avaient eu pour objet d'assurer le fret de retour aussi bien que celui d'aller (WILLIAMS), v° LONDON, ASSUR. COMP., 1 MAUL et PEL, 318.

Cependant Benecke a fait sur cet arrêt quelques réflexions qu'il peut être utile de citer ici (BENECKE. ed. Dubernad. T. II. 176).

« Sans manquer aux égards dus à la Cour, j'avouerai, « dit-il, que dans les cas de cette nature, mon avis est que « le fret devrait être partagé nonobstant la stipulation de « la charte-partie, et qu'il ne devrait contribuer que pour « la portion que l'on devrait raisonnablement appliquer « au voyage d'aller. Et d'abord, ne considérant que la res- « ponsabilité qui existe entre les propriétaires du navire « et ceux de la cargaison, relativement aux avaries com- « munes et sans égard à toute stipulation particulière qui « exempterait la cargaison d'y contribuer, il n'est pas dif- « ficile de voir que si le fret ne contribue pas, l'arma- « teur aura la chance de gagner ce fret aux dépens des « propriétaires de la cargaison ; et que, d'un autre côté, si « l'on fait contribuer le fret entier d'aller et de retour, « celui-ci sera chargé du double risque d'une avarie com- « mune, tandis que celui de la cargaison ne sera que sim- « ple ; car s'il y a contribution pour le fret en allant et en « revenant, son risque est double de celui de la cargai- « son qui n'en court que pendant l'un des deux voyages. « Supposons que, dans le cas ci-dessus, le navire eût fait « une seconde avarie au retour : D'après le principe adopté « le fret y eût encore contribué pour son entière valeur, « tandis que la cargaison d'aller n'eût contribué qu'aux « premières avaries, et celle de retour aux secondes. L'ob- « servation suivante me paraît également propre à démon- « trer combien l'armateur sera lésé, s'il est tenu de con-

Digitized by Google

« tribuer pour son fret d'aller et de retour, en lui accordant « même la déduction du montant total des gages comme « payables seulement après l'achèvement du voyage.

« Chacun avouera sans doute facilement que la somme « pour laquelle une partie est tenue de contribuer aux « avaries communes, ne peut être plus forte que celle qui « eût été perdue pour elle sans la mesure prise pour le « salut commun ; ou en d'autres termes, que personne ne « doit contribuer pour une valeur plus grande que celle « qu'avait la chose sauvée à l'instant de l'événement. « Lorsque les dépenses d'avaries communes ont lieu dans « le cours d'un voyage qui doit être continué, les parties « intéressées paient leur part proportionnelle non pour « être mises en possession de leur propriété, qui reste tou- « jours exposée au sort futur de la navigation, mais pour « acquérir l'espérance qu'elle arrivera plus tard entre leurs « mains, et pour lui en fournir la possibilité. Dans les cas « ordinaires, où le fret est payable au port de destination « et où sa portion contributive est établie sur sa valeur réelle « en ce lieu, le risque que les différentes parties ont à « courir avant de jouir de la chance heureuse de la proba- « bilité, est certain et positif ; il est le même pour toutes, « c'est-à-dire que le propriétaire de la cargaison court le « même risque, relativement à cette cargaison, que l'arma- « teur relativement au navire et au fret, et après l'arrivée « il ne reste à l'un ni à l'autre aucun nouveau risque à cou- « rir, aucune nouvelle dépense à supporter avant d'être « mis en possession de ce qui lui appartient. Mais le cas est « tout différent lorsque le fret n'est payable qu'au port de « destination et qu'on l'a fait dépendre d'une circonstance « future, l'heureuse arrivée du navire au port d'où il est « parti. La cargaison est en sûreté, et la probabilité de sa « conservation est convertie en certitude dès qu'elle est

Digitized by Google

« arrivée à destination. Mais le fret ne sera également en « sûreté qu'après l'heureux retour du navire, et pour l'ac- « quérir il faut encore que l'armateur fasse des dépenses « au port de première destination et qu'il y renouvelle ses « provisions pour le voyage de retour. De plus, son navire « diminuera nécessairement de valeur par le dépérisse- « ment, et il sera même exposé à perdre navire et fret... « Tous ces faits et tous ces risques eussent été épargnés, « si le navire eût péri dans l'événement qui a occasionné « les avaries au voyage d'aller, et conséquemment il n'est « pas possible de dire que le fret entier a été sauvé par « l'armateur, au moment où son navire est arrivé au port « qui était le lieu de destination et l'achèvement du « voyage d'aller. »

Cette longue citation d'un passage où Benecke a discuté avec soin la jurisprudence anglaise, montre quelles précautions exige la détermination des objets contribuables en avarie commune. Il est certain que Benecke part ici de principes incontestables pour arriver à une conclusion conforme à l'équité, et cependant il n'apparaît pas que ces raisonnements aient eu aucune influence sur la pratique, qui est restée conforme à l'arrêt de la cour du Banc du Roi (1).

527. — La réduction du fret au net produit par la déduction des dépenses à la charge de l'armement, découle du principe général qu'il n'y a de contribution que jusqu'à concurrence de la valeur sauvée.

Ce net produit se calcule d'ailleurs de façons très-diverses. Ainsi en France, comme nous l'avons dit, la loi le

(1) *Rob. Adm. Rep.*, p. 90. Sir William Scott décide dans cet arrêt que, du moment où le voyage est commencé, l'entier du fret dû pour un voyage d'aller et de retour, est dû et fait partie de la contribution. — STEVENS, p. 58.

Digitized by Google

fixe d'une manière uniforme à la moitié du fret stipulé et acquis au propriétaire du navire, lors de l'arrivée au port de déchargement. Dans la Toscane, c'est le tiers du fret convenu. Mais dans les pays où il est de règle de faire contribuer l'entier du fret, cela ne s'entend que des sommes qui représentent réellement pour l'armateur les bénéfices de l'expédition.

En conséquence, il est de règle de déduire du fret stipulé les loyers et gages du capitaine et matelots, calculés sur la période qui a suivi l'acte d'avarie commune. Car, pour ce qui est antérieur, c'est-à-dire pour le fret acquis par suite du débarquement de marchandises avant l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense, nous avons dit qu'il ne contribuait pas (1).

La même règle est admise en Hollande (art. 727 du Code hollandais Wetbœk van Koophandel), en Portugal (art. 1841 du Code de commerce); en Espagne (art. 956), en Danemark (Règlement de Copenhague) (2).

Toutefois cette règle ne s'étend pas aux vivres et autres objets de consommation : nous avons vu qu'ils sont considérés comme faisant partie du navire et non du fret (v. cependant en sens contraire Abbots, p. III, c. 8, § 16); dès lors c'est dans l'évaluation du navire qu'ils doivent figurer.

528. — Il est clair que si, par suite de la prolongation inattendue du voyage, ou par toute autre cause, les loyers

(1) Stevens, p. 59, résume ainsi les motifs de la déduction des gages de l'équipage : 1° c'est afin de le disposer plus facilement à faire jet et à courir moins de danger en se refusant à cet acte d'avarie commune; 2° c'est que les gages de l'équipage ne sont pas susceptibles d'assurance; 3° Enfin parce que les gages ne sont dus qu'à l'heureuse arrivée du navire (V. à cet égard Pothier, *Cont. d'ass.* Ch. 1, § 2, art. 1er, n° 36, 39).

(2) V. notamment l'art. 236 du nouv. règl. des Comp. d'ass. de Copenhague, approuvé par décret royal du 2 avril 1850.

Digitized by Google

de capitaine et matelots stipulés au mois, atteignent l'entière valeur du fret, comme il n'y aurait pas eu, à vraiment parler, de valeur sauvée, il n'y aurait pas lieu à contribution. Du reste, les difficultés que présente l'évaluation du net produit du fret, suivant les stipulations si variées des chartes-parties, et les circonstances de fait qui s'y rattachent, ont décidé à revenir, dans la pratique, à l'usage français de déduire une portion fixe du fret pour tenir lieu des dépenses exclues du règlement d'avaries communes (Phillips, T. II, p. 151). Cet usage est devenu à peu près général aux Etats-Unis, où les tribunaux l'ont consacré. Ainsi dans le Massachussetts (Bedford v^e Com. Ins. C. v^e Parker. 2 Pick, 1), et le Maryland, on évalue le net produit aux deux tiers du chiffre total; à New-York à la moitié; il en est de même dans les autres Etats de l'Union (Leavenworth v. Delafield 1. Caines 572. — Heyliger v^e N. York Fir. Ins. Co. 11 Johnson, 85).

Digitized by Google

CHAPITRE XIV

DE L'ÉTABLISSEMENT DU COMPTE D'AVARIES COMMUNES.

Sommaire.

529. Résumé des principes exposés dans les chapitres précédents.
530. Classement des dépenses dans le règlement d'avaries communes.
531. Doit-on considérer comme avances le produit des ventes faites dans l'intérêt commun ?
532. Classement des dommages matériels.
533. Exemples de dressement de compte d'avaries.
534. Exemple donné par M. Pardessus.
535. Autre exemple inédit.
536. Exemples tiré des recueils anglais.
537. Du lieu où doit se faire le règlement d'avaries communes. Article 414, du Code de commerce français. — Codes sarde et espagnol.
538. Règlement de Hambourg. Code hollandais.
539. Autres législations maritimes. — Etats-Unis.
540. Le règlement fait à l'étranger oblige-t-il l'assureur comme l'assuré ?
541. Caractère et étendue de cette obligation.
542. Continuation.
543. Dans quelle mesure l'assureur est-il tenu de payer le montant de la contribution?
544. Effet des clauses de franchise sur cette obligation.
545. Législation étrangère sur ce point.
546. Résumé des principes par Phillips.
547. *Quid ?* du cas où le règlement contient l'allocation de sommes ou d'objets étrangers à l'assurance ?
548-549. Usage et jurisprudence en Angleterre.
550. Opinion d'Arnould sur l'an-

Digitized by Google

cienne jurisprudence anglaise.
551. Mode de paiement de la contribution usité par les capitaines.
552. Résumé général du 2e livre.

529. — Les développements qui précèdent nous ont fait connaître les divers éléments du compte d'avaries communes. Nous avons successivement étudié à ce point de vue la cargaison, le navire, le fret, et déterminé les règles d'évaluation des uns et des autres. Il nous reste maintenant à examiner la manière dont ce compte doit s'établir, c'est-à-dire comment s'opère la répartition des indemnités entre chacun des intéressés.

Cette opération exige beaucoup d'attention et de soins.

Pour en faciliter l'intelligence, résumons en quelques mots les principes posés dans les chapitres précédents.

530. — Et d'abord nous avons divisé les avaries communes en deux grandes classes, les dépenses et les dommages, ou sacrifices matériels.

Les dépenses ne peuvent, dans le règlement, donner lieu à aucune difficulté : la somme dépensée est certaine, liquide ; il est dû ce qui a été payé. Du moment où le capitaine a, pour le salut ou dans l'intérêt commun, fait une dépense, soit de ses deniers personnels, soit de ceux de l'armateur, ou enfin des deniers d'un tiers qui les a prêtés à la grosse ou autrement, il devient par cela même créancier personnel et direct de tous les intéressés à la dépense, et possède sur la cargaison un droit de gage, ou plutôt de rétention, dont nous nous occuperons tout à l'heure.

Il suit de là que les sommes prêtées ou dépensées sont dues à tout événement, soit que le navire arrive à destination, soit qu'il périsse en route. Comment comprendre, en effet, que la perte du navire et de la cargaison puisse affranchir les intéressés de l'obligation de rembourser la dette ainsi contractée ? N'est-il pas évident que, dans ce

Digitized by Google

cas, le prêteur dont les deniers ont servi à l'utilité commune, se trouverait ainsi dans une position pire que tous les autres ?

C'est pourquoi on admet généralement en principe que les sommes avancées dans l'intérêt commun doivent être intégralement remboursées, quel que soit le sort ultérieur du navire.

531.—Mais faut-il considérer comme avances le produit des ventes faites par le capitaine, pour se procurer les sommes nécessaires à l'entretien du navire et de la cargaison pendant la relâche ?

La question a été controversée.

Pour l'affirmative, on cite un arrêt de la Cour des *Common Pleas* d'Angleterre, rendu le 26 avril 1850, à l'occasion de la vente d'une partie considérable de la cargaison de cuivre que contenait le navire *le Harpon*, vente faite pour solder les réparations des avaries souffertes par ce navire (POWELL, v° GUDGEON. 5 *Maule and Selw.*, 431. Lord CHIEF JUST. WILDE.) Sur les réclamations du propriétaire, la Cour admit la vente en avaries communes à titre de dépense remboursable, même en cas de perte. On pourrait également invoquer l'opinion de plusieurs auteurs américains et la tendance de la jurisprudence, quoique les recueils d'arrêts des États-Unis ne fournissent pas de décision spéciale sur la question (NOLTE, t. II, p. 683.).

Mais la négative a été vivement soutenue par Valin (V. également POTHIER. *Cont. marit.*, n°s 43 et 72), qui établit une distinction très-judicieuse entre le cas où la vente des marchandises a lieu pour subvenir à des dépenses de réparation du navire ou d'armement, et le cas où elle est destinée à couvrir des dépenses d'avaries communes. Dans le premier cas, le capitaine et son armateur restent personnellement et directement tenus envers le propriétaire

Digitized by Google

de la marchandise, quel que soit le sort du navire (1) ; dans le second cas, au contraire, Emerigon (2) assimile la vente au jet. « *Peu importe*, dit-il, *que les marchandises « aient été jetées ou vendues pour le salut commun ;* » et en conséquence il décide très-justement que leur valeur n'entre en contribution qu'en cas d'heureuse arrivée, et non en cas de sinistre du navire et de la cargaison.

Stevens (*On Average*, p. 15), en Angleterre, Kent (*Comm.*, t. III, p. 212), aux États-Unis, ont adopté cette doctrine, qui est, en effet, la seule conforme aux vrais principes, si l'on réfléchit que l'assimilation de la vente de marchandises à une créance remboursable à tout événement, placerait le propriétaire de ces marchandises dans une position plus favorable que celle du propriétaire de marchandises jetées par-dessus bord ou sacrifiées de toute autre manière.

532. — A côté des dépenses proprement dites se placent, dans la masse des indemnités à régler, les dommages matériels ou sacrifices volontairement faits d'objets appartenant au navire ou à la cargaison.

(1) L'article 298 C. comm. dispose : « Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur au prix que le reste ou autre pareille marchandise de même qualité sera vendue au lieu de décharge, si le navire arrive à bon port. »

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements.

C'est ce qu'enseigne aussi Boulay-Paty, t. III, p. 420, en se conformant au principe posé lors de la discussion au conseil d'État, que le capitaine est personnellement et directement tenu des prix des ventes effectuées pour subvenir à des dépenses qui étaient à la charge de l'armement.

(2) Emérigon, t. I, ch. xii, sect. 41. Il cite à l'appui le ch. cv du *Consulat de la mer*, l'article 22 des *Jugements d'Oléron* et l'article 19 du *Règlement d'Anvers*.

Digitized by Google

Nous en avons passé en revue les diverses espèces ; nous avons indiqué les règles qui servent à fixer l'évaluation soit de la cargaison, soit du navire, et nous avons vu qu'il fallait se garder de confondre cette évaluation faite au port de déchargement entre tous les intéressés, avec l'évaluation portée dans les polices d'assurance, et qui ne concernent que l'assureur et l'assuré.

Les mêmes éléments servent à composer la masse contribuable, puisqu'elle comprend les objets sacrifiés, comme s'ils fussent demeurés à bord et les objets sauvés : leur évaluation se fait également au lieu de reste, d'après le net produit de la vente si elle a lieu, ou de la prisée par experts à ce commis. Le net produit s'entend de la déduction des frais de vente, mais non du fret, qui fait nécessairement partie du prix intégral de la marchandise.

533. — Ces principes rappelés, venons au règlement des avaries communes, c'est-à-dire au dressement du compte d'avaries.

Il est difficile d'expliquer autrement que par des exemples une opération aussi longue et souvent aussi compliquée que celle d'un règlement d'avaries communes. Aussi nous attacherons-nous à en donner quelques-uns, de ceux que nous considérons comme les plus propres à faire connaître les principaux éléments de ce compte et les diverses méthodes adoptées pour son établissement.

Le règlement d'avaries communes se divise naturellement en deux parties, qui se groupent ordinairement en deux colonnes. La première, contenant les objets perdus ou avariés; la seconde, les objets sauvés ; c'est de la comparaison des totaux de l'une et de l'autre que résulte la répartition de l'indemnité entre les divers intéressés, au prorata de la valeur de leurs propriétés.

La Cour de cassation a joint, aux observations qu'elle a

Digitized by Google

présentées sur le projet de Code de commerce, un modèle de règlement d'avaries communes :

Mais ce modèle, précieux sans doute, puisqu'il emprunte à son origine un caractère en quelque sorte légal, est d'une telle simplicité qu'il ne peut guère servir d'exemple pratique : c'est plutôt un cadre de règlement qu'un règlement proprement dit.

534. — M. Pardessus s'est rapproché davantage de la réalité des choses et de la pratique, dans le règlement hypothétique qu'il a composé pour y comprendre tous les cas dont il avait eu occasion de s'occuper.

Nous reproduisons ici ce règlement, malgré son étendue, parce qu'il présente avec une grande clarté les diverses opérations auxquelles donne lieu l'établissement d'une contribution.

On suppose, dit-il, que *le Henri IV*, parti de Bordeaux pour la Martinique, le 25 avril, a été surpris le 27 par une tempête, dans laquelle il a fallu faire jet tant de marchandises que d'objets appartenant au navire.

La nécessité de réparer les dommages occasionnés par la tempête et le jet, a forcé ce navire de faire relâche à la Corogne, où il est entré le 28 avril et a séjourné jusqu'au 28 mai, jour où il en est reparti pour continuer sa route.

Le 10 juin, le navire a été attaqué par des corsaires. Après deux heures de résistance dans lesquelles Pierre, officier marinier, a été tué, et Louis, matelot, blessé d'un coup de feu dont il est mort au bout d'une maladie de 20 jours, le navire, presque hors d'état de défense, s'est rendu au corsaire, qui l'a relâché moyennant composition consistant en marchandises.

Le 21 juin, le navire continuant sa route, a signalé un corsaire qui le poursuivait ayant vent favorable; tous moyens de salut paraissant désespérés, on a mis la chaloupe à la mer pour sauver ce qu'il était possible; mais le vent a changé, et le capitaine a entrevu l'espoir de se sauver en sacrifiant et en abandonnant toutes ses voiles au gré du vent; la chaloupe a été laissée, le temps ne permettant pas de la reprendre, et le navire a effectivement

Digitized by Google

échappé au corsaire; mais la violence du vent a déchiré deux voiles et brisé un mât.

Le navire, après tant d'accidents, est enfin arrivé à la Martinique; on peut y dresser l'état des pertes, et celui des valeurs sujettes à la contribution, ainsi qu'il suit :

ETAT DES PERTES QUI DONNENT LIEU A CONTRIBUTION.

Jet, pendant la tempête, de divers ustensiles du navire, et avaries causées par l'ouverture qu'on y a faite, pour faciliter le jet.	5,000
Jet de marchandises appartenant à Jérôme, déduction faite du fret qu'elles doivent.	10,000
Jet de neuf barriques de vin appartenant à André, de la même qualité, lors du chargement, que les vins vendus dans le lieu où s'opère la contribution, 1,200 fr. la barrique; mais ayant, par suite de vidange et avarie, été reconnue valoir 50 fr. de moins, ce qui avec la déduction de 150 fr. de fret, les porte à 1,000 fr., au total.	9,000
Jet de dix ballots de toile appartenant à Simon, faisant partie des 50 qu'il avait chargés, estimés d'après les factures et déduction du fret.	4,500
Avaries éprouvées par la marchandise de Jacques, à l'occasion desdits jets.	2,500
Jet de 40 balles de drap appartenant à Rémi, lesquelles, quoique d'une valeur de 30,000 fr. d'après leur véritable qualité, ne sont portées ici, d'après la qualité désignée dans le connaissement, que pour	25,000
Jet de 8 barriques de sucre, moitié des seize appartenant à Henri, lesquelles, quoique d'une valeur apparente de 15,000 fr. d'après la qualité faussement désignée dans le connaissement, ne sont portées ici, d'après leur valeur réelle, que pour	10,000
Jet d'une barrique de tabac faisant partie d'un chargement, sur le tillac, de six barriques appartenant à Julien, laquelle barrique ne doit pas être payée.	*mémoire*
Perte des munitions de guerre et de bouche jetées.	1,000
Pour le mât qui, ayant été en partie brisé par la tempête, faisait pencher le navire, ce qui a obligé de le cou-	
A reporter.	67,000

Digitized by Google

Report	67,000
per tout à fait et de le jeter; en ne l'estimant que ce qu'il valait dans son état de fracture.	1,000
Loyers et nourriture des gens de mer, pendant la starie à la Corogne.	1,000
75 barriques de vin appartenant à Jean, données à titre de composition le 10 juin, évaluées d'après les qualités indiquées au connaissement, au prix courant à la Martinique, à raison de 1200 fr. la barrique; sur quoi déduisant pour fret, 200 fr. par barrique, il résulte un total de	75,000
Marchandises d'orfévrerie, bijouterie et autres objets d'or et d'argent, appartenant à Nicolas, donnés en composition, estimés, toute déduction faite,	125,000
Loyer de Pierre, officier marinier tué dans le combat, couru depuis le 10 juin jusqu'au 24 juillet, jour où les loyers des autres gens de l'équipage ont également cessé: Lesdits loyers portés en avarie, au moyen de ce que le capitaine a engagé un autre homme au lieu de relâche.	225
Frais de pansement et de maladie seulement de Jacques, matelot, mort de sa blessure, qui n'a point été remplacé.	200
Chaloupe abandonnée, dans la fuite du 21 juin.	2,000
Mât rompu et voiles forcées dans le même événement.	1,000
Frais de l'expertise et de la présente opération.	575
Total des pertes.	273,000

ÉTAT DES VALEURS SUJETTES A CONTRIBUTION.

Le navire estimé 110,000 fr., ce qui fait pour la moitié.	55,000	
Le fret de tous les objets qui le doivent, calculé d'après les chartes-parties et connaissement représentés, 57,600, dont moitié.	28,800	
Le montant de l'évaluation des dommages et pertes qu'a éprouvés le navire, comme il a été dit en l'état des pertes, art. 1, 10, 15, 16, 17. L'art. 9, relatif aux munitions, et les art. 11 et 14, relatifs aux gens de mer ne devant point contribuer.	9,200	93,000
A reporter.		639,000

Digitized by Google

	Report	639,000
Jérôme, pour ses marchandises jetées, estimées, déduction faite du fret.		10,000
22 barriques et 1/2 de vin appartenant à André, estimées, après la même déduction,	22,500	31,500
Plus le prix d'estimation des neuf qui ont été jetées, comme il est dit à l'art. 3 de l'état des pertes.	9,000	
40 ballots de toile appartenant à Simon, restant de 50; le surplus ayant été jeté, estimés de même.	18,000	22,500
Plus l'estimation des 10 ballots qui ont été jetés, portés à l'art. 4 de l'état des pertes.	4,500	
L'estimation de 25 balles de drap appartenant à René, formant l'art. 6 de l'état des pertes.	25,000	78,000
Plus les 40 balles restant, estimées d'après leur qualité supérieure.	53,000	
Les marchandises de Jacques, estimées d'après les connaissements et factures dans l'état où les ont réduites les avaries causées par le jet.	60,000	62,500
Plus l'estimation de cette avarie, faisant l'article 5 des pertes.	2,500	
8 barriques de sucre restant des 16, chargées par Henri, portées suivant la qualité exagérée qu'il a lui-même énoncée aux connaissements pour	15,000	25,000
Plus l'estimation de la perte des 8 autres à leur simple valeur réelle, suivant l'art. 7 de l'état des pertes.	10,000	
Cinq barriques de tabac chargées par Jullien sur le tillac, qui doivent contribuer, quoique rien ne lui soit payé pour la sixième qui a été jetée, évaluée.		7,500
Prix des vins appartenant à Jean, formant l'art. 12 de l'état des pertes.		75,000
Prix des marchandises d'orfévrerie de Nicolas, faisant l'art. 13 de l'état des pertes.		125,000
Marchandises de Guillaume estimées		16,000
Total des valeurs		992,000

L'état des pertes éprouvées par les divers accidents qui sont

Digitized by Google

arrivés au navire, s'élève à 273,000 fr.; l'évaluation de tout ce qui doit supporter la contribution est de 546,000; ainsi chacune de ces choses contribue pour 50 °/₀ de sa valeur, savoir :

Le navire	pour 50 °/₀	de	93,000 fr.	=	46,500
Jérôme	50 °/₀		10,000	=	5,000
André	50 °/₀		31,500	=	15,750
Simon	50 °/₀		22,500	=	11,250
Remi	50 °/₀		78,000	=	39,000
Jacques	50 °/₀		62,500	=	31,250
Henri	50 °/₀		25,000	=	12,500
Julien	50 °/₀		7,500	=	3,750
Jean	50 °/₀		75,000	=	37,500
Nicolas	50 °/₀		175,000	=	62,500
Guillaume	50 °/₀		16,000	=	8,000
			Total.		273,000

Les contribuables qui n'ont souffert aucune perte ni avarie commune, ou qui ne doivent pas en être indemnisés, payeront leur cote entière de contribution, sans aucune déduction.

Ceux qui ont souffert des pertes et avaries communes, feront d'abord confusion de ce qui leur est dû jusqu'à concurrence de leur cote de contribution, et payeront ou reprendront le surplus, d'après l'excédant, soit de la cote de contribution, soit de la valeur des pertes et avaries par eux souffertes.

Ainsi le navire qui, dans les articles 1, 10, 15, 16, 17, de la masse des perte set avarie commune est créancier de 9,200 fr., en fera d'abord confusion sur les 46,500 fr. qu'il doit pour sa cote de contribution; il payera le surplus montant à 37,300.

La cote de contribution de Jérôme étant de 5,000 fr., et la valeur des avaries par lui souffertes au moyen du jet de toutes ses marchandises étant de 10,000 fr., il fera confusion jusqu'à due concurrence, et reprendra 5,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

André, qui doit 15750 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion avec les 9,000 fr. qui lui sont dus pour avaries communes, et versera le reste des 6,750 fr. dans les contributions effectives.

Simon, qui doit 11,250, pour sa cote de contribution, en fait

Digitized by Google

confusion sur les 4,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 6,750 fr. dans la contribution effective.

Remi, qui doit 39,000 fr. pour sa cote de contribution, fait également confusion des 25,000 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 14,000 fr. à la masse des contributions effectives.

Jacques, qui doit 31,250 fr. pour sa cote de contribution, fait également confusion des 2,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 28,750 fr. à la masse des contributions effectives.

Henri, dont la contribution doit être de 12,500 fr., fera confusion de 10,000 fr. qui lui sont dus pour valeur de ce qu'il a perdu, et versera 2,500 fr. dans la masse des contributions effectives.

Julien, dont la contribution est de 3,750 fr., n'ayant aucune déduction à opposer, la payera totalement.

Jean, dont la contribution s'élève à 37,500 fr. fera confusion jusqu'à due concurrence, sur les 75,000 fr. qui lui sont dus, et prendra 37,500 dans la masse des contributions.

Nicolas, dont la contribution est de 62,500, fera confusion de cette somme sur les 125,000 fr. qui lui sont dus, et sera payé du reste sur les reprises effectives.

Guillaume, dont la contribution est de 8,000 fr., versera cette somme en entier.

La valeur des pertes et avaries des effets non sujets à contribution, doit être ainsi prise en entier sur la masse des contributions :

Ainsi il sera payé sur cette masse, pour loyer des gens de l'équipage, art. 11 et 14 de l'état des pertes, 1,225 fr., et pour la perte des munitions de guerre et de bouche, art. 9 des pertes, 1,000 fr. Les frais d'expertise montant à 575 fr., y seront pris également.

Ces contributions effectives sont :

Le navire	pour	37,300
André		6,750
Simon		6,750
Remi		14,000
Jacques		28,750
Henri		2,500
	A reporter	96,050

Digitized by Google

	Report	96,050
Julien		3,750
Guillaume		8,000
	Total.	107,800

Les reprises effectives seront, comme on l'a vu :

Jérôme	5,000
Jean	37,500
Nicolas	62,500
Munitions	1,000
Loyer	1,225
Frais d'expertise	575
Total.	107,800

La somme des contributions effectives étant égale à la somme des reprises effectives, il en résulte la preuve que toute l'opération ci-dessus est exacte

535. — Tel est le modèle de règlement donné par M. Pardessus. Nous avons cru devoir le reproduire malgré son étendue, parce qu'il renferme presque tous les cas d'avaries communes qui peuvent se présenter. Mais cet avantage, très-précieux, sans doute, a, d'un autre côté, l'inconvénient de donner à ce règlement le caractère d'un exemple théorique, dont les praticiens auraient peut-être quelque peine à tirer parti. Il n'est donc pas inutile d'y joindre un exemple plus pratique, nous choisirons un règlement dressé par M. Bouchon, à l'occasion des avaries survenues au corps et au chargemennt du navire le *Henry*.

Voici ce règlement :

Règlement des avaries souffertes par le chasse-marée le Henry dans sa traversée de Kiel à Rouen, sous le commandement du capitaine Bouin.

Nous, Louis-Armand-Constant Bouchon, nommé par compromis entre le capitaine Bouin et M. Portal, réclamateur de son chargement, en date du 13 de ce mois, pour procéder à l'amiable

Digitized by Google

au règlement des avaries souffertes par le chasse-marée le *Henry* dans sa traversée de Kiel à Rouen, sous le commandement du capitaine Bouin.

Communication prise du rapport dudit capitaine en date de Dunkerque, le 25 juillet, présente année 1832, ledit rapport dûment affirmé et en forme, ensemble des ordonnances, procès-verbaux, compte de dépense et mémoires à l'appui.

Dudit rapport il conste que, parti de Kiel, le 25 juin, avec un chargement de froment, à la destination de Rouen, il aurait navigué jusqu'au 6 juillet sans avoir éprouvé d'événement remarquable; que ce jour, les vents variables, du N. au N.-O. se seraient renforcés graduellement, et le navire aurait fatigué beaucoup; qu'à 10 h. du soir, la violence du vent lui *aurait déchiré sa voile* de *misaine;* que pour le soulager, il aurait fait *amener le taillevent* et aurait été obligé de *couper l'itaque;* qu'ensuite, il aurait fait *enverguer une misaine de rechange*, et *passer une itaque de taillevent*; que tout à coup le navire aurait touché et échoué sur un banc, à environ trois lieues au large de l'île *Lacsoué*; que dans cette position dangereuse, le navire aurait fatigué et fait beaucoup d'eau; que, pour s'en retirer, *il aurait été résolu, de l'avis de l'équipage et pour le salut commun, de mettre le canot à la mer*, pour porter *la 5e ancre* à 60 brasses, et aurait fait *élonger la grande ancre* sur laquelle il aurait fait virer; que le canot, en revenant à bord, aurait *été endommagé* contre le navire, par la *grosse mer* et aurait eu ses préceintes écrasées; que les manœuvres n'ayant produit aucun résultat, et le navire exposé aux plus grands dangers, il aurait de nouveau consulté son équipage, et il aurait été *résolu d'alléger le* navire; que pour faciliter ce travail, on aurait débarrassé le pont, en *jetant à la mer* deux pièces à eau, une vergue de taillevent, une vergue de hune, deux avirons, une esparre pour le foc, une échelle, une vergue de canot; qu'ensuite il *aurait fait ouvrir les panneaux et jeter à la mer une partie de son chargement* qu'il évalue à environ 10 à 12 tonneaux; que le navire ainsi allégé *aurait paré*, et qu'il aurait appareillé, le 7, vers 11 h. du matin, la mer toujours très-grosse, et le navire faisant constamment de l'eau qui venait à la pompe mélangée de froment; que le 17, 2 h. du matin, se trouvant à environ 10 lieues du Texel, le vent de la partie de l'ouest, il aurait fait virer au large, et pris tous les ris dans les voiles; que lendemain, à 7 h. il se serait

Digitized by Google

trouvé à 7 lieues au N. du Texel, et aurait porté le cap au large; que le 19 à 4 h. du matin, il aurait fait virer de bord, ne pouvant tenir la mer, et aurait été obligé de fuir devant le temps, le navire souffrant beaucoup, et faisant dix pouces d'eau à l'heure; que se trouvant affalé sur la côte, *il aurait pris avis de son équipage*, et il *aurait été décidé pour le salut commun* de forcer de voiles pour s'en relever; que pendant cette manœuvre, il aurait entendu craquer le *mât de misaine*, la mer affreuse et couvrant le navire de l'avant à l'arrière, qu'il aurait eu aussi son mât de tap-cul cassé, le taillevent déchiré, ainsi que le petit foc, les *palans de haubans les boutehors*, *les écoutes de foc et la drisse* de misaine cassés; que le navire entièrement submergé, il aurait été obligé de défoncer les parois, pour dégager l'eau de dessus le pont; que le 20 il aurait laissé arriver pour fuir devant le temps; que se trouvant le 24, travers de Dunkerque, faisant constamment de l'eau, et ne pouvant continuer sa route dans l'état où il se trouvait, il aurait, *de l'avis de son équipage*, relâché le même jour dans ledit port de Dunkerque.

Vu ce qui résulte du rapport ci-dessus : attendu que la misaine déchirée par la violence du vent est l'effet d'un cas fortuit, qui caractérise une avarie particulière, aux termes de l'art. 403 du code de Commerce.

Attendu que les objets coupés pour le salut commun, sont des sacrifices qui constituent des avaries communes, d'après l'art. 400; qu'il en est de même du dommage arrivé au canot, en revenant à bord après avoir porté la 3e ancre, dans la vue de renflouer le navire échoué.

Que le jet d'objets du navire pour le soulager, et faciliter le jet d'une partie de la cargaison est dans la même catégorie, de même que le jet du froment.

Que les dommages éprouvés par suite des efforts faits pour relever le navire qui se trouvait affalé sur la côte, et le bois des parois défoncés pour faire écouler l'eau qui submergeait le pont, appartiennent à la même catégorie d'avaries.

Attendu aussi que la relâche à Dunkerque ayant eu pour cause principale la réparation des dommages soufferts pour le salut commun, les frais qui en ont été la conséquence doivent suivre

Digitized by Google

le sort de l'avarie principale, à l'exception des dépenses spéciales, soit au navire, soit à la cargaison.

Attendu que le montant des mémoires du cordier et du voilier (art. 3 et 5) étant inférieur à celui de l'estimation, nous avons dû les prendre pour base dans le travail de la répartition, en déduisant du 1er la valeur estimée des bouts restés à bord ; qu'à défaut d'estimation partielle, comme de spécialité dans le mémoire du voilier (n° 5), nous avons eu à apprécier la valeur comparative de la marine, pour la classer en avarie particulière.

Qu'il nous a fallu opérer au moyen du rapprochement du mémoire du constructeur (art. 4), avec le devis estimatif de l'exper pour les articles qui présentaient confusion d'avaries de deux natures, tels que main-d'œuvre, et fournitures accessoires.

Attendu qu'il n'est dû indemnité que du dommage réel, et non par remplacement à neuf d'objets sacrifiés ayant déjà servi, et qu'à défaut d'estimation de ces objets dans leur état, il est d'usage de prendre pour base la détérioration du 1/3 stipulée dans les contrats d'assurance.

Attendu quant à la quantité de froment jetée à la mer, évaluée par l'expert à 43 hectol., que le propriétaire a réclamé contre la base de 30 hectol. par last, adoptée pour la réduction du last en hectol., qu'à l'appui de sa réclamation, il nous a produit deux connaissements et un certificat de la douane, desquels il conste que le navire nommé *Alberdin* a pris à Kiel, le 2 mai et le 3 janvier dernier deux chargements chacun de 41 lasts 2/3 expédiés par la même maison qui a chargé le *Henry* ; que ces deux chargements ont rendu ici en douane, le 1er 1836, le 2e 1396 hectol., taux commun 1392 hectol., faisant ressortir le last à 33 hectol. 38 lit. et donnant pour laquantité de 30 lasts 1/5 chargés sur le *Henry*, 1008 h. 07

Ce chargement a rendu à Dunkerque en froment sain	846 h.	
En froment avarié d'eau de mer, 22 h. réduits par l'expert en raison du gonflement à	17 h.	863
Quantité perdue par le jet.		145 07

Dont la valeur au cours actuel de 20 fr. l'hect. est de 2,901 40.

Attendu d'ailleurs, que la quantité susdite de 145 h. 07 se trouve en rapport avec la déclaration du capitaine, qui évaluait le jet à celle de 10 à 12 tonneaux.

Attendu que le chargement établi de la contenance de 1008 h. 07,

Digitized by Google

présente au cours de 20 fr. une valeur de 20,161 40

Qu'il faut en déduire le fret qui n'était pas en risque pour le chargeur, et qui d'ailleurs contribue avec le navire, objet de 2,431 76

Qu'ainsi sa valeur contributive est de 17,729 64

Attendu que le navire a été estimé à Dunkerque dans un état d'avaries à la somme de 6,200 fr.

A quoi devra être ajoutée la valeur des objets sacrifiés qui, *admise en avarie commune*, forme une *plus value* au navire.

Nous avons procédé à la classification et répartition des avaries, ainsi qu'il suit :

AVARIES GÉNÉRALES.			AVARIES PARTICULIÈRES.				
			Frais proportionnels.	au navire.	à la cargaison.	grosses ou communes.	laissé au compte du navire
1° 24 10	au forgeron suivant mémoire					24 10	
2° 14 40	au pouilleur id.					14 10	
3° 105 50	au cordier id.	105 50					
	à déduire le 1/3	35 16					
	— la valeur des bouts retirés à bord, suivant P. V.	38 40					73 56
		31 94				31 94	
4° 1009 77	an constructeur, suivant mémoire admis sur l'estimation de 160 f. pour la mâture, les pavois et batagnolle, sous déduction de la valeur du mât de misaine craqué et démâté.						
	107 pour le canot, déduction faite de la valeur de celui remplacé.						
	267 le tiers à déduire					178 »	89 »
1153 47						248 14	162 56
	Dans 235 35 estimation pour main-d'œuvre, et fournitures						
	79 42 accessoires.					79 42	
	94 valeur des objets jetés, suivant estimation.					94 »	
	440 42						
	55 05 le 8e pour le maître.					55 05	
	514 30			514 30			
	1009 77						
	A reporter.			233 22	333 33	3333 33	333 33

Digitized by Google

AVARIES GÉNÉRALES.			AVARIES PARTICULIÈRES.				
			Frais proportionnels.	au navire.	à la cargaison.	laissé au compte du navire.	grosses ou communes.
5°	125 04	Au voilier, pour raccommodage suivant mémoire 125 04					
		A déduire pour la misaine déchirée par le vent 40 »		40 »			
							85 04
6°	275 31	Au greffier du tribunal, pour frais de visite du navire et du chargement.		46 04	89 99		139 26
7°	297 95	Mémoire du courtier, dont 200 f. espèces au capitaine				200 »	97 97
8°	» 55	Permis de débarquement.			» 55		
9°	54 25	Mesures au débarquement.			54 25		
10°	123 69	Porte-sacs pour transport en magasin.			123 69		
11	» 55	Permis de rembarquement.			» 55		
12	54 25	Mesures au rechargement.			54 25		
13	5 »	Manutention en magasin.			3 »		
14°	30 »	Magasinage.			30 »		
15°	2 40	Pesage et balance.			2 40		
16°	123 69	Porte-sacs pour transport au port.			123 69		
17°	42 90	Jugement qui autorise l'emprunt 42 90					
18°	1 80	Papier timbré et enregistrement 1 80	= 44 70				
19°	460 40	Commission sur 16820 v° de la cargaison à 2 0/0			336 40		
		Commission sur 6200 v° du navire.		124 70			
	2751 25		44 77	724 34	820 77	362 56	798 88
	275 13	Prime de grosse à 10 0/0	4 40	72 43	82 08	38 26	79 89
	45 33	Frais à ladite.	45 33				
	2901 40	Valeur de 445 h. 07 c. de froment jeté à la mer					2901 40
	20 »	Soins du courtier.	20 »				
	100 »	Nos honoraires.	100 »				
	6093 11			796 77	902 85	598 8	3780 17
			214 50	29 07	32 94	14 55	437 94
				825 84	935 79	413 37	3918 11
		VALEURS CONTRIBUTIVES.					
		Cargaison 1008 h. 07 à 20 fr.	20761 40				
		Fret à déduire	2431 76				
		Navire estimé	6200 »				17729 63
		Fret	2431 76				
		Valeur des objets sacrifiés	523 45				
			9155 21	c'est la moitié =			457° 60
							22307 24

Les Fr. 22307 24 devant supporter les avaries grosses ou communes, montant 3918 fr. 11, le marc le franc est de f. 17 $\frac{4448}{4448}$ °/₀.

Digitized by Google

RÉPARTITION

Réclamateur	Marchandises.	Valeur.	Avaries communes.
M. Portal.	Froment.	17,729 64	3,114 08
	Navire.	4,577 60	804 03
		22,307 24	3,918 11
	Avaries particulières au navire		825 84
	Laissé au compte du navire		413 37
	Avaries particulières à la cargaison		935 79
	Montant égal à celui des avaries générales		6,093 11

Dressé à Rouen, le 21 septembre 1832,

Signé: BOUCHON.

536. — Nous terminerons ce paragraphe par la citation d'un règlement dressé d'après les usages anglais et que nous empruntons à l'ouvrage de lord Tenterden (*Treatise of the Law of shipping*). Il s'agit d'un navire expédié à destination de Hull, qui échoua sur le bas-fonds bien connu des *Goodwin sands*, où ce capitaine fut obligé de faire jet et d'abattre son mât, et de supporter d'autres dommages encore, par suite de quoi, il fut obligé de relâcher à Ramsgate.

Voici le règlement qui fut dressé en conséquence :

Digitized by Google

ÉVALUATION DES OBJETS AVARIÉS.

Marchandises appartenant à A dont il a été fait jet		500 L.
id. avariées par suite du jet et appartenant à B.....		200
Fret des marchandises jetées.....		100
Frais d'achat, d'une ancre, de cordages, d'un mât, etc.....	300 L.	
Déduction du neuf au vieux. 100		200
Fret de renflouement du navire.....		50
Gages d'équipage, frais d'entrée et de sortie du port de relâche, commission de banque, etc.....		100
Frais divers.....		25
Déduction d'honoraires pour règlement.....		4
Frais de ports de lettres, etc.....		1
Total.....		1180

ÉVALUATION DES OBJETS SAUVÉS.

Marchandises appartenant à A jetées à la mer.....	500 L.
Marchandises appartenant à B évaluées à l'état sain, déduction faite du fret et des frais.....	1000
Marchandises appartenant à C.	500
id. id. à D.....	2000
id. id. à E.....	5000
Valeur du navire au port de destination.....	2000
Net produit du fret après déduction des loyers, des matelots, vivres, etc.....	800
Total.....	11,800

Digitized by Google

En sorte que la perte à reporter en avaries communes est précisément le dixième de la valeur contribuable.

Par suite	A	perd	50 L.
	B	id.	100
	C	id.	50
	D	id.	200
	E	id.	500
L'armateur pour le navire et le fret			280
			1180

537. D'ordinaire le règlement d'avaries communes s'effectue au lieu de déchargement, ou plus précisément au lieu de reste du navire. Nul autre endroit, en effet, n'est plus favorable pour l'évaluation des objets contribuables et l'appréciation des avaries souffertes pour le salut commun. D'un autre côté, l'adoption des lois et des usages du lieu de déchargement pour l'établissement de la contribution égalise la position de tous les intéressés, puisque, quelle que soit leur nationalité, ils se trouvent ainsi ramenés à la même règle et aux mêmes dispositions.

C'est là, du reste, un principe général et confirmé par toutes les législations.

L'article 414 de notre Code de commerce dispose : « L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu de « déchargement du navire, à la diligence du capitaine et « par experts.

Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, « si le déchargement se fait dans un port français.

« Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, « les experts sont nommés par le juge de paix.

« Ils sont nommés par le consul de France, et, à son « défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait « dans un port étranger. »

Digitized by Google

L'identité des dispositions du Code sarde et du Code espagnol avec celle du Code de commerce français nous dispense de citer les articles correspondants de ces deux législations.

538. — Le règlement d'assurances de Hambourg (1847) contient des dispositions très-détaillées relativement à l'évaluation des avaries et au règlement de la contribution. « Le règlement des avaries communes, y est-il dit, s'ef-
« fectue au port de destination où a lieu la dernière dé-
« charge, par les personnes que la loi ou l'usage ont dési-
« gnées pour cet objet. Si ce règlement ne peut s'effectuer
« commodément en ce lieu, la dispache sera rédigée à
« Hambourg comme port d'attache. Dans le cas où, par
« suite d'échouement, le navire ne peut atteindre le port
« de destination, le règlement des avaries communes s'ef-
« fectue au lieu de déchargement. »

La nouvelle édition des clauses et conditions des compagnies d'assurances de la ville de Brême déclare, dans son § 20, que les compagnies d'assurances reconnaissent comme obligatoires les règlements dressés à l'étranger, autant qu'ils ont eu lieu au port de destination et par les autorités compétentes. Dans le cas où les compagnies n'auraient pas consenti à accepter le règlement au lieu où il a été dressé, elles sont tenues de le faire réviser à leurs frais d'après les lois et usages de la ville de Brême.

« Le règlement des avaries communes, dit l'article 724
« du Code hollandais, a lieu à la diligence du capitaine
« par les soins d'experts. Les experts sont désignés par
« les parties ou nommés par le tribunal de l'arrondisse-
« ment, si le règlement se fait en Hollande. Les experts
« prêtent serment. Leur travail est soumis à l'homologa-
« tion du tribunal. A l'étranger, le règlement est fait par
« les autorités compétentes. »

Digitized by Google

« Art. 725. Lorsque le navire se trouve hors du royaume « et que le voyage est rompu, ou qu'une circonstance de « force majeure oblige à débarquer la cargaison dans un « port de refuge, le règlement se fait dans le lieu où le « voyage se termine et où a lieu la vente.

« Art. 726. En cas de négligence du capitaine, les ar- « mateurs ou chargeurs peuvent faire procéder au règle- « ment des avaries sans préjudice de leur recours contre « le capitaine. »

539. — Dans tout le nord de l'Europe, en Angleterre, en Hollande, en Danemark, en Suède, en Russie, à Brême, à Hambourg, etc., il est d'usage immémorial d'attribuer à des personnes instituées dans ce but et qu'on appelle *dispacheurs*, le soin de dresser les comptes d'avaries communes. L'étude spéciale qu'ils ont faite de la matière des assurances, l'honorabilité de leur caractère, leur expérience quotidienne, ont mérité aux dispacheurs la confiance la plus absolue de tous les intéressés, et en ont fait les juges de la plupart des difficultés qui peuvent s'élever.

Cet usage s'est, au commencement de ce siècle, étendu à la France et aux Etats-Unis ; en sorte que l'on peut dire qu'aujourd'hui, chez tous les peuples maritimes, c'est aux dispacheurs qu'appartient la rédaction des comptes d'avaries.

540. — Les règlements d'avaries ainsi dressés à l'étranger d'après les lois étrangères obligent non-seulement les parties intéressées, mais même leurs assureurs.

C'est un point constant en France.

« Attendu... que c'est toujours au lieu où le bord doit « être rendu et les marchandises contribuables débarquées « que le règlement doit avoir lieu ; que ce règlement que « l'assuré n'a pas provoqué et dans lequel il a contribué « sans recevoir, juste ou injuste, exact ou inexact, est à la

Digitized by Google

« charge des assureurs comme la suite immédiate des « événements maritimes dont ils répondent ; que la ré- « duction ou la révision serait en pure perte pour les « assurés, qui ne rentreraient plus dans leurs déboursés, « tout recours contre les autres contribuables leur deve- « nant impossible, puisque les choses ne seraient plus « entières. Aussi les assureurs ont-ils été constamment « soumis à payer la contribution sur les règlements faits « à l'étranger, lorsqu'ils n'ont, d'ailleurs, à imputer aux « assurés ni vol, ni fraude, ni connivence ; que les erreurs « qui pourraient échapper aux juges sont considérées « comme une continuation des risques et exemptes d'une « révision qui, au lieu de les faire supporter aux autres « contribuables, les feraient rejaillir sur les assurés à la « place desquels les assureurs se trouvent activement et « passivement par la condition de la police (Marseille, 21 « avril 1824. Abel c. Rostand. Girod et Clariond, 9, 1, « 80). »

« Attendu, dit un arrêt de la Cour d'Aix, qu'il est de « principe consacré par la jurisprudence que le règlement « d'avaries communes fait par le juge compétent, soit « étranger, soit français, est obligatoire pour les assu- « reurs (Aix, 31 déc. 1846. Gavoty c. Assur. Girod et « Clariond, 26, 1, 92.). »

Emérigon, Boulay-Paty, Estrangin, Pardessus, M. Dalloz, tous les auteurs, en un mot, s'accordent pour proclamer le même principe.

541. — Mais quelle sera la nature et l'étendue de cette obligation ? L'assureur sera-t-il tenu de rembourser à l'assuré le montant exact de la contribution que lui-même il aura payée ?

Evidemment, non.

Le règlement d'avarie fait en pays étranger ne peut rien

Digitized by Google

changer au contrat d'assurance ni à l'action d'avarie qui s'y rattache. Cette action spéciale à l'assuré contre l'assureur est, comme toutes les actions personnelles, soumise à la règle du domicile : *actor sequitur forum rei.*

542. — Il ne faut donc pas confondre deux choses distinctes, quoique souvent corrélatives : les droits que l'assuré tire du règlement d'avaries communes, et ceux qui résultent de son contrat d'assurance.

Sous ce rapport, l'assuré peut avoir deux situations très-différentes.

S'agit-il de marchandises perdues en totalité, sacrifiées dans l'intérêt commun, la contribution a pour effet d'en restituer la valeur au port de destination, moins la part contributoire afférente au propriétaire lui-même. L'assuré n'a donc qu'à opter entre deux partis ; il peut ou dénoncer le sinistre à son assureur, en lui demandant le paiement de la somme assurée et lui abandonnant le soin de poursuivre la contribution avec les chances d'insolvabilité qui s'y rattachent, ou bien poursuivre lui-même le paiement de la contribution, sauf son recours contre son assureur en cas d'insuffisance (1).

Toute la question revient à savoir si la valeur au port de destination est moindre ou supérieure à la valeur conventionnelle attribuée à ces mêmes objets par la police d'assurance, ou, en cas de silence de la police, à la valeur au port de départ. Il est clair que, dans le premier cas, l'assuré préférera poursuivre lui-même sa contribution ; et comme l'indemnité reçue est supérieure à la valeur

(1) Rigoureusement, la marche devrait être la même dans les deux cas, puisque l'assuré ne peut prétendre à plus qu'à la somme assurée. Mais dans la pratique, les choses se passent différemment, et l'assureur n'est, la plupart du temps, mis en cause que pour garantir l'assuré contre l'insolvabilité des contribuables ou compléter la part d'indemnité qui fait défaut.

Digitized by Google

agréée dans la police, il n'a aucun recours à exercer contre l'assureur. Dans le second cas, au contraire, si la valeur à destination était inférieure à la valeur agréée, soit par suite d'une baisse des denrées au port de destination, soit par suite d'avaries ou par toute autre cause, l'assuré s'adresserait à son assureur pour la différence, et celui-ci ne pourrait critiquer le règlement d'avaries communes fait à l'étranger et hors de sa présence.

C'est en cela que l'on dit que le règlement d'avaries communes est obligatoire pour l'assureur.

La même raison existe lorsque l'assuré est simplement contribuable et qu'il a à payer une somme pour contribution.

543. — Mais dans quelle mesure l'assureur est-il tenu de payer la part de contribution que le règlement d'avaries met à la charge de l'accusé ?

Au premier abord, il semble tout simple de répondre que c'est dans les limites de la somme assurée. — Mais si la valeur des objets assurés est double au port de destination, et que la contribution à la charge de l'assuré soit de 50 0/0, fera-t-on supporter à l'assureur l'intégralité de la perte par lui encourue, soit l'entière valeur au point de départ, en laissant à l'assuré le bénéfice de la portion demeurée intacte ? — Expliquons-nous par un exemple :

Pierre fait assurer 30,000 fr., valeur agréée de toiles et autres tissus à destination du Sénégal : à Saint-Louis ces tissus sont vendus 60,000 fr. Mais ils y sont arrivés grevés d'une contribution de 50 0/0 de leur valeur pour avaries communes faites pendant le voyage. Pierre aura-t-il le droit de réclamer de son assureur les 50 0/0 de contribution qu'il a dû payer, c'est-à-dire en réalité l'entière valeur assurée au point de départ, tandis qu'il conserve par devers lui 30,000 fr., à titre de bénéfice de l'opération ?

Digitized by Google

Les anciens monuments, dit sur ce point M. Frémery (Frémery, p. 316), n'offrent pas une seule indication qui puisse faire soupçonner que l'assureur contestât le remboursement de la part entière de contribution mise à la charge de l'assuré.

Emérigon (Emérigon, t. I, ch. xii, sect. 44, § 2 et 3) nous apprend, en effet, que tel était l'usage suivi de son temps à Marseille et dans les ports de la Baltique (Stevens, p. 68. — Nolte, t. II, 734 et ss.) ; mais depuis on a compris ce qu'il y avait d'injuste et d'irrégulier dans un pareil mode de recours, et l'on s'accorde généralement aujourd'hui en France, en Angleterre (Benecke, t. II, ch. vii, p. 188) et aux États-Unis pour décider que la valeur contribuable des objets mis en risque étant plus forte que la valeur pour laquelle ils sont assurés, la contribution afférente à ces objets est à la charge de l'assureur dans la proportion de la valeur qui leur est donnée dans le contrat, et reste, pour l'excédant, à la charge de l'assuré.

544. — Il est bien entendu que l'assureur ne peut dans aucun cas être privé du bénéfice de la clause de franchise stipulée soit par la loi, soit par le contrat lui-même (1). Cette clause varie suivant les contrées : elle embrasse d'ordinaire les avaries communes et les avaries particulières. cependant on peut faire la distinction : ainsi, en France, l'article 408 accorde, pour avaries communes, une franchise d'un pour cent de la valeur cumulée du navire et de la cargaison (2) ; à Hambourg, la franchise s'élève à

(1) On comprend que le but du législateur, en établissant cette retenue, a été de prévenir des contestations dont l'objet n'aurait pas assez d'importance, soit pour mériter les frais d'un procès, soit pour occuper l'attention des magistrats ; c'est donc moins une franchise proprement dite qu'une fin de non-recevoir contre certaines demandes.

(2) Il n'entre pas dans notre sujet de discuter le mode de cal-

Digitized by Google

trois pour cent ; à Amsterdam, au contraire, la franchise de trois pour cent qui est d'usage, comprend à la fois les avaries communes et les avaries particulières (1).

545. — Revenons maintenant au caractère obligatoire, pour l'assureur, du règlement fait à l'étranger.

Nous avons dit qu'en France c'est un principe constant que, sauf le cas de dol et de fraude, le règlement fait à l'étranger oblige l'assureur qui n'a pas fait du contraire une clause spéciale et formelle de la police.

A Hambourg, le règlement général de 1731 et les clauses des polices des diverses compagnies d'assurance consacrent le même principe.

Il est reçu également en Hollande, en Suède, en Danemark, en Russie. « L'unique moyen, dit M. Nolte (Nolte, « t. II, p. 734), en résumant les différentes législations « sur ce point, l'unique moyen d'établir, entre les divers « intérêts engagés dans une avarie commune, l'égalité ri- « goureuse qui est la condition essentielle, c'est de régler « la contribution d'après les lois en vigueur au port de « destination. Chacun des intéressés, en effet, a dû savoir « en chargeant ses marchandises ou en prenant assurance, « qu'il serait soumis à ces lois ; dès lors il ne peut se « plaindre du mode de règlement qu'elles prescrivent.

cul de cette franchise d'un pour cent, ni les difficultés qu'elle peut faire naître, lorsqu'il s'agit de plusieurs assurés, d'après des polices différentes. Cette matière a été très-longuement et très-habilement traitée par M. Lemonnier, dans son Commentaire de l'article 14 de la Police de Paris et de Bordeaux, t. II, n° 309.

(1) Il serait facile de continuer cette énumération : ainsi l'usage en Angleterre n'admet aucune franchise, quelque faible qu'elle soit ; la franchise d'un pour cent s'applique également à Brême. Marseille, Barcelone, le Havre, Gênes admettent une franchise de trois pour cent Les polices napolitaines stipulent cinq et dix pour cent, tandis qu'Anvers et les Etats-Unis remboursent l'intégralité de la contribution.

Digitized by Google

« S'il s'y est glissé une erreur au préjudice de l'un ou de « l'autre, il est facile de la faire redresser ; tandis que le « système contraire jetterait, dans les rapports des intéressés entre eux, le désordre le plus complet. »

546. — Phillipps (t. II, p. 169), après un long exposé de la législation et de la jurisprudence des États-Unis, se résume ainsi :

« Il y a deux raisons décisives pour obliger l'assureur « à accepter les règlements faits à l'étranger : la première, c'est que le capitaine est tenu, sous presque toutes « les législations, de faire régler ses avaries communes « au port de destination et qu'il ne peut évidemment « exiger, des autorités locales et notamment de l'autorité « judiciaire, de les régler autrement que d'après la législation en vigueur dans le pays ; la seconde est que le « règlement a, dans l'immense majorité des cas, reçu la « consécration d'une Cour de justice, aux décisions de laquelle les principes du droit international prescrivent « d'avoir égard. »

« Aucun principe n'est plus constant et mieux établi, « dit le célèbre Livingston, que l'obligation où est l'assureur de rembourser, jusqu'à concurrence du montant « de l'assurance, toutes les sommes que l'assuré a été « tenu de payer, à raison d'un risque prévu par la police, et en exécution d'un règlement ou d'une décision « régulièrement rendue (Strong, v^s New-York. Firemen « Ins. C^e, 11. Johnson, 523). » Or l'assuré peut-il se soustraire au paiement des sommes mises à sa charge par la décision d'un tribunal ou d'une Cour étrangère, dans la juridiction de laquelle le navire s'est trouvé placé (1) ?

(1) La question a été soulevée à l'occasion d'un règlement dressé à Saint-Pétersbourg, et renfermant des frais de réparations auxquelles les lois anglaises n'obligeaient pas les intéressés à con-

Digitized by Google

Il est donc certain qne l'assureur est tenu de rembourser à l'assuré les sommes qu'il a payées en vertu d'un règlement fait à l'étranger, alors même que le règlement contiendrait une répartition des dommages différente de celle que la loi du domicile de l'assureur prescrit d'établir, ou qu'elle classerait en avarie commune des dommages ou des dépenses qui, au port d'origine, seraient considérées comme avaries particulières (Loring, v° Nept, Ins., comp., 20. Pick. Rep. 44. Power v° Whitmore 4 M. et S. 141).

547. — Mais l'assureur serait-il également tenu d'exécuter le règlement, si le juge étranger y avait compris des dommages ou des dépenses que la loi du contrat d'assurance ne range ni dans les avaries communes ni dans les

courir. Ces intéressés, sujets anglais, réclamèrent devant la cour du Banc du Roi, le remboursement des sommes par eux payées à l'armateur, et voici quelle fut la décision du lord chief-justice Abbott. Nous la citons en entier, parce qu'elle résume avec précision les véritables principes sur la matière.

« La Cour est unanimement d'avis que le demandeur est mal fondé à répéter ce qu'il a payé. Le principe de la contribution en avarie commune est d'une origine très-ancienne, et il est reçu par toutes les nations commerçantes. L'obligation qui en résulte tient donc moins à une loi spéciale qu'au droit commun des nations. Au milieu des nombreuses variations des lois et des usages, il y a un point constant, c'est que le règlement des avaries communes doit s'effectuer au port de destination ou de déchargement ; d'un autre côté, il est éga ement certain que le capitaine ne peut être coutraint à livrer la cargaison, tant qu'elle n'a pas acquitté la contribution régulièrement mise à sa charge ; c'est notamment la disposition des lois russes. Or, si le règlement doit se faire à destination, conformément à quelle loi doit-il être dressé ? Les divers chargeurs sont ordinairement étrangers les uns aux autres : règlera-t-on d'après la loi spéciale de chacun d'eux ? Mais, que d'embarras, que de difficultés, que d'injustices ! Tandis qu'en adoptant la loi du pays, la position est la même pour tous. Et ceci n'a rien de contraire aux lois anglaises ; d'ailleurs on peut dire qu'en faisant son chargement, le négociant anglais a dû s'attendre à subir la loi du port d'arrivée ; il n'a donc pas à se plaindre. » — Simmonds, v° Loder, 2 B. et C., 803. — 4. D. et R., 375. — 9, Serg. et Lowb., 250.

Digitized by Google

avaries particulières, mais qu'elle laisse à la charge du propriétaire de navire ?

Cette question s'est présentée à deux reprises différentes en Angleterre (DALGLEISCH et OTH v' DAVIDSON, lord Tenterden), et aux Etats-Unis (THORTON v' UNITED STATES, INS. C°. 3. *Fair field*, 150 et elle y a été résolue les deux fois par la négative.

Nous ne pouvons qu'approuver cette jurisprudence. Autre chose est en effet une constatation de faits dont les autorités locales sont les meilleurs et même les seuls juges; autre chose une caractérisation de dommages ou de dépenses. Lorsque le règlement a pour résultat de constater l existence d'un dommage, ou d'une dépense dont le caractère est d'ailleurs incontestable, et de déclarer que ce dommage ou cette dépense ont eu lieu dans un intérêt commun, en présence d'un péril extrême, en un mot lorsque son objet est d'établir les conditions essentielles de l'avarie commune, nul doute qu'il ne soit un titre obligatoire pour l'assureur; car il ne change rien à son contrat originaire, il se borne à en provoquer l'application à des faits qu'il constate; et pourvu que la constatation ait eu lieu conformément aux lois du pays, l'assureur ne peut se plaindre. *Locus regit actum*. Mais, si allant plus loin, et sans tenir compte de la police d'assurance, qui, du reste, ne le concerne pas, le juge classe parmi les avaries communes des dépenses qui, d'après l'usage du pays d'origine du navire, ou d'après les stipulations de la police, doivent rester à la charge du capitaine et n'entrent pas en avaries, il est clair que celui-ci ne sera pas tenu ; car l'arrivée du navire dans un port étranger n'a pas pu changer les bases de la convention et faire courir à l'assureur des risques autres que ceux qu'il a entendu prendre à sa charge.

548. — Au milieu de ce concert unanime des nations

Digitized by Google

maritimes sur le caractère obligatoire des règlements faits à l'étranger, l'Angleterre seule a un instant essayé de faire prévaloir un principe contraire.

Cependant on a beaucoup exagéré la portée de sa jurisprudence, en disant qu'elle rejetait indistinctement tout règlement fait à l'étranger.

Cela n'est pas exact.

Les cours anglaises distinguaient soigneusement deux hypothèses : — Le cas où la question s'agitait entre armateurs et chargeurs, également tenus à la contribution : et le cas où il s'agissait au contraire pour l'assuré d'exercer son recours contre l'assureur, pour le montant de la somme payée par contribution.

Quant au premier de ces cas, la jurisprudence n'a jamais varié. Les recueils d'arrêts fourmillent de décisions rendues dans le sens du caractère obligatoire des règlements faits à l'étranger, pourvu qu'ils aient eu lieu au port de déchargement et conformément aux lois et usages du pays.

En ce qui concerne l'effet du règlement sur les assureurs, Stevens (8e-édit, p. 70), qu'on peut à bon droit considérer comme le promoteur de l'ancienne jurisprudence, commence par déclarer qu'il serait téméraire de soutenir que les assureurs ne sont tenus dans aucun cas (*In any case*). Mais il ajoute, avec lord Kaines (*Princ. Equit*, b. 3, c. 8, § 5), dont il invoque l'autorité, que d'ordinaire les cours d'Angleterre, chargées d'appliquer la loi nationale à leurs nationaux, ne peuvent être astreintes à sanctionner des décisions étrangères, notamment des règlements d'avaries, qu'autant qu'elles les considèrent comme justement et régulièrement rendues, c'est-à-dire comme conformes à la loi anglaise.

549. — La jurisprudence n'a suivi cette doctrine que

Digitized by Google

d'une façon incomplète et avec beaucoup d'hésitation.

Tandis que dans deux instances presque identiques, lord Kenyon (1), décide que l'assureur est tenu d'exécuter les règlements rendus en conformité des lois et usages des pays étrangers; que le juge Buller (NEWMANN, v° CAZALET, *Sitt. Guildh. aft. Hilary.* — PARK, *loc. cit.* p. 566), quoique d'assez mauvaise grâce, consacre le même principe; le contraire semble ressortir d'un arrêt de la Cour du Banc du Roi, rendu sous la présidence de lord Ellenborough, après des débats presque solennels (POWES, v° WHITMORE, 4. Maule et Sel. p. 141).

Voici comment Benecke rapporte les faits de cette cause mémorable (BENECKE, t. II, p. 195).

Des marchandises appartenant à un Portugais avaient été assurées à Londres pour aller de ce port à Lisbonne. Le navire fut forcé, par suite d'un temps affreux, de relâcher à Cowes, pour s'y réparer; et l'assuré fut condamné, par un jugement du tribunal compétent de Lisbonne, de payer sa part de contribution pour les frais de relâche, lesquels portaient sur des objets que la loi anglaise n'admet pas en avaries communes. L'assuré s'exécuta; et après avoir payé, il fit recours contre son assureur, en vertu du jugement dont il était porteur. L'assureur résista en soutenant que la loi anglaise ne l'obligeait pas à indemniser les dépenses faites et réclamées.

C'est dans cet état des choses que lord Ellenborough prononça le rejet de la prétention de l'assuré : Les motifs de cette décision méritent d'être reproduits.

« Le contrat, dit la Cour, ne peut être interprété que con-

(1) WALPOLE v° EWE, *Sitt. after Trinity.* 1783. — PARK, 6° édit. t. II, p. 565 rapporte la décision de lord Kenine, qui est remarquable de logique et de concision.

Digitized by Google

« formément aux lois d'Angleterre où il a été passé et ré-
« digé en la forme usitée, et dont le sens et l'intention sont
« suffisamment connus, toutes les fois qu'il n'est pas dé-
« montré que les parties ont traité conformément à d'au-
« tres usages généraux, relatifs aux mêmes objets, con-
« nus des négociants et établis dans le pays où, par les
« conditions du contrat, le risque doit se terminer, et où
« les avaries communes, s'il en survient dans le cours du
« voyage, doivent nécessairement être exigibles. Sans
« prononcer ici quel eût pu être l'effet d'un règlement
« semblable à celui qui a été fait, dans la supposition
« qu'il fût d'usage constant et invariable parmi les négo-
« ciants de Lisbonne, port de déchargement, d'admettre
« en avaries communes les pertes de la nature de celles
« comprises et détaillées, dans l'affaire dont s'agit, nous
« ne pouvons nous *dispenser d'observer qu'il n'y est fait*
« *mention d'aucun fait quelconque qui justifie cet usage*,
« et que tout se borne à un jugement du tribunal de Lis-
« bonne, basé sur la seule présomption de cet usage sup-
« posé.

« Et quoique nous ayons bonne opinion des jugements
« rendus par les tribunaux étrangers légalement institués,
« pour ne pas les reconnaître comme pleinement exécu-
« toires, en tant qu'ils se rapportent à des personnes et à
« des propriétés immédiatement placées sous leur juri-
« diction, et que leurs décisions atteignent avec raison ;
« nous croirions néanmoins pousser ce sentiment de dé-
« férence beaucoup plus loin que la raison ne nous per-
« met de le faire et au-delà même des bornes tracées par
« tous les usages reçus, si, sur le simple exposé des faits
« et des règlements contenus dans ces jugements, nous
« admettions comme évidente l'existence de ces faits et
« règlements ; et si, les jugeant utiles et avantageux dans

Digitized by Google

« tous les cas, nous en faisions l'application à des per-
« sonnes autres que celles qui y sont immédiatement in-
« téressées et auxquelles seules ces jugements se rappor-
« tent. Ici les assureurs sont en droit de soutenir que les
« avaries communes, qu'ils sont tenus d'indemniser, se
« réduisent à celles que les lois reconnaissent comme
« telles, en Angleterre où le contrat a été passé. Aucune
« classification bien distincte ou bien différente n'est in-
« diquée d'une manière évidente comme étant admise en
« point de fait et généralement adoptée par l'usage à Lis-
« bonne où le contrat se terminait ; les lois générales et
« les usages supposés sur lesquels se fonde la demande
« ne sont que relatés dans *le texte d'un autre jugement*
« *rendu contre l'assuré ; leur existence réelle n'est aucu-*
« *nement prouvée dans la cause, et nous sommes d'avis*
« *que l'exposé qui en est fait dans ledit jugement n'est*
« *point une preuve qui puisse être jugée suffisante.*

« La conséquence est que le demandeur doit être dé-
« bouté. »

Telle est l'opinion exprimée par lord Ellenborough au nom de la Cour du Banc du Roi.

On voit que si la Cour émet la pensée que les usages étrangers et par suite les actes faits en conformité de ces usages, ne lient les sujets anglais qu'autant que ces usages ne sont pas contraires à la loi anglaise ; cependant ce qui paraît décisif à la Cour, c'est le défaut de constatations suffisantes des usages portugais ; disons toutefois, qu'en s'aventurant dans des considérations plus générales sur la légitimité des règlements dressés à l'étranger, la Cour du Banc du Roi s'est exposée à voir son arrêt tirer à conséquence sur des points qu'elle n'avait certainement pas l'intention de trancher. Il est donc vrai de dire que c'est de cette décision, devenue célèbre, que datent les prétentions plusieurs

Digitized by Google

fois renouvelées des assureurs anglais de se soustraire à l'exécution des règlements dressés à l'étranger par le juge compétent et conformément aux lois du pays.

550. — Mais les auteurs l'ont vivement critiquée, et les jurisconsultes même lui ont restitué son véritable caractère, d'être un arrêt d'espèce et non de principes.

Arnould, dont nous avons déjà fait connaître la grande autorité en Angleterre sur les matières d'assurances, résume ainsi les vrais principes, qui doivent être suivis dans la jurisprudence anglaise :

« Il est hors de doute que l'assureur anglais est tenu, « par la lettre de son contrat, d'indemniser l'assuré de « toute avarie commune qu'il s'est engagé à payer. Ceci « posé, il en résulte nécessairement que l'assureur sera « tenu de rembourser les avaries communes mises à la « charge de l'assuré par un règlement dressé régulière- « ment dans le port où elle a lieu, ou dans celui de desti- « nation. Dans ce cas, et en supposant que l'usage com- « mercial de ce port soit rigoureusement constaté, on doit « admettre que l'assureur en a eu, en traitant, une con- « naissance suffisante : il a dû supposer la possibilité d'une « perte en cours du voyage, qui serait, à destination, con- « sidérée comme avarie commune, quoique dans son pays « elle eut été autrement caractérisée. La possibilité pour « l'assuré de prendre part à une contribution ainsi moti- « vée, a dû frapper la pensée de l'assureur et entrer dans « ses prévisions, ainsi que celle de rembourser des avaries « grosses réglées en Angleterre. » (Arnould, t. II, p. 941.)

551. — Dans la grande majorité des cas, les capitaines acquittent de leurs deniers ou à l'aide d'emprunts à la grosse, contractés sur le corps du navire, les dépenses et autres frais réglés en avaries communes.

Pour le remboursement de ces avances, ils ont un droit

Digitized by Google

de recours sur les divers chargeurs intéressés, en proportion de la contribution de chacun dans le règlement d'avarie.

Comme garantie de ce recours, toutes les législations accordent au capitaine un droit de rétention sur les marchandises qu'il a à son bord, et l'autorisent à les détenir jusqu'à parfait paiement ou remise de sûretés équivalentes au paiement.

« Le droit commun des nations maritimes, dit Story, accorde un droit de gage (*jus in rem*) au capitaine comme garantie des avances qu'il a faites, notamment pour le paiement des avaries communes. Le plus souvent ce droit de rétention est la seule sûreté qu'ait le capitaine, et l'unique moyen pour lui de couvrir la grave responsabilité qu'il encourt. »

Ce droit de rétention est absolu et s'exerce contre tout chargeur, quelle que soit sa qualité et les conventions antérieurement faites. Aux États-Unis, on l'admet même contre l'État (THE UNITED STATES, v' WILDER, 21. S. C. C. MASS., may 1838. *Law Reporter*, v. 1, p. 187).

Dans la pratique, on substitue presque toujours au paiement immédiat de la contribution, des mandats ou billets à courte échéance, souscrits par les chargeurs ou consignataires, soit collectivement, soit séparément, au profit du capitaine et causés valeurs en avaries. Cette remise de traites, en garantissant le capitaine, accélère la remise de la cargaison et évite la déchéance qui serait encourue par la délivrance de la cargaison (BAYLY, *Gener. Average*, p. 195).

Il y a lieu de distinguer cependant ici entre le consignataire proprement dit, et le simple commissionnaire à la réception de la marchandise : le premier, propriétaire de la marchandise, est tenu de l'avarie commune, puisqu'il

Digitized by Google

détient le connaissement et que c'est pour son compte que le sauvetage a été opéré (Scaile, v° Tobin, 3. B. et A., 523,) ; mais il n'en est pas de même du commissionnaire qui, s'il paye, ne payera que comme intervenant pour le compte du véritable propriétaire au moment du sinistre.

Du reste, il n'existe pas de lien de solidarité entre ces divers contribuables. En effet, c'est comme mandataire de chacun d'eux que le capitaine a fait procéder au règlement des avaries, qu'il en a avancé le montant ; c'est donc par l'action du mandat qu'il peut en réclamer le paiement ; or, le mandat peut bien engendrer un privilége, mais il ne donne pas lieu à un lien de solidarité entre les divers mandants d'un même mandataire. La conséquence de ceci est que les assureurs des divers contribuables ne sont tenus qu'isolément, et même pas directement de la contribution.

Car c'est un principe que nous avons déjà posé, mais qu'il importe de mettre en lumière ici, que l'assureur n'est pas tenu de la somme intégrale de contribution payée par l'assuré, mais d'une somme égale proportionnellement à la somme assurée (Boulay-Paty, not. s. Emérigon, c. 12, sect. 42). Expliquons-nous par un exemple. Un ballot de marchandises est assuré pour 1,500 fr. ; à l'arrivée il se vend 4,500 fr., mais il a à supporter une contribution de 450 fr. Ce n'est pas 450 fr. que l'assureur aura à rembourser, quoique cette somme soit bien inférieure à la valeur assurée, mais une somme proportionnelle sur 1,500 fr., soit 150 fr. Et ceci se comprend aisément. L'assureur n'a pas à se préoccuper, avons-nous dit, de la valeur de l'objet assuré à destination ; la seule valeur qu'il connaisse, c'est celle du point de départ augmentée des frais d'usage. Pour indemniser l'assuré, il lui suffit donc de lui rendre une quantité égale sur le prix d'origine, à celle que celui-ci a payée sur le prix à destination. Lors donc qu'il lui rembourse 150 fr.

Digitized by Google

sur 1,500 fr., c'est pour lui remplir son obligation, comme s'il lui payait 450 fr. sur 4,500. Dans l'un et l'autre cas, l'assuré a supporté une contribution de 10 0/0. Il est donc justement indemnisé par le remboursement de ces 10 0/0.

Nous sommes parvenus au terme de ce premier livre. Si nos efforts n'ont pas été infructueux, on connaît maintenant les caractères distinctifs des avaries communes, les circonstances dans lesquelles elles se produisent et les règles qui président à l'établissement du compte ainsi qu'à la contribution entre les divers intéressés des indemnités auxquelles elles donnent lieu.

Il n'a pas été possible, sans doute, d'indiquer et de discuter toutes les questions qu'une matière aussi étendue et aussi variée peut produire; mais les principes que nous venons d'exposer permettront de les résoudre toutes. Et c'est pour en faciliter l'application, que nous en donnons ici un tableau synoptique, qui servira comme de résumé aux développements qui précèdent.

Digitized by Google

RÉSUMÉ SYNOPTIQUE DES PRINCIPES EN MATIÈRE D'AVARIES COMMUNES.

Quatre conditions essentielles constituent l'acte d'avarie commune.

1° Il faut que l'acte soit accompli dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison.

2° Qu'il ait eu lieu en vue de conjurer un péril actuel et imminent, dont les conséquences aient pu être plus désastreuses que l'acte lui-même.

3° Qu'il ait eu lieu après délibération motivée de l'équipage ou tout au moins par suite d'une volonté expresse du capitaine.

4° Qu'il ait eu pour résultat, au moins indirect, de procurer le salut du navire et de la cargaison.

En outre il est nécessaire :

5° Que l'acte ait entraîné une perte pécuniaire.

6° Que le dommage soit le résultat immédiat de l'acte d'avarie. *Causa proxima non remota spectatur.*

C'est d'après ces principes généraux et les usages mentionnés dans le cours de l'ouvrage qu'on détermine le caractère des actes susceptibles d'être classés en avaries communes.

Digitized by Google

1er TABLEAU.

ACTES ENTRAINANT DES DOMMAGES MATÉRIELS AU NAVIRE OU A LA CARGAISON.

- **Le jet de marchandises ou d'agrès.**
  - Est admis en avarie commune quand il a pour but.....
    - D'empêcher le navire de couler bas.
    - D'échapper à l'ennemi.
    - D'éviter l'échouement ou de relever un navire échoué.
    - De se débarrasser des marchandises dangereuses pour le navire ou les objets qu'il contient.
  - N'est pas admis en avarie commune quand il a pour but.....
  - Cargaison..
    - Est admise en avarie commune quand elle est avariée.....
      - Sous le pont.
      - Sous la dunette.
      - Sous le roufle.
      - Par le fait de sa présence sur le pont pour la disposer au jet, ou faciliter le jet d'autres marchandises.
      - Par l'entrée de l'eau dans les écoutilles pendant l'acte du jet.
      - Par le dépôt dans l'eau ou sur alléges, pour soulager le navire échoué.
      - Par suite de chocs ou bris provenant de dérangement dans l'arrimage. ayant pour but le jet à la mer.
    - N'est pas admise en avarie commune quand elle est avariée.. .....
      - Sur le pont ou tillac (les chargements, sur le pont, de bois de charpente provenant de l'Amérique du nord sont admis en avarie commune).
      - En cas de naufrage.
      - Par suite de mouillure résultant de l'usage des pompes.
  - Navires ...
    - Sont admis en avarie commune.....
      - Le jet des agrès.
      - Le dommage causé au navire en effectuant le jet.
    - Ne sont pas admis en avarie commune..
      - Le jet des agrès après naufrage.
      - Les tonnes d'eau sur le pont, les cordages et chaînes sur le pont, à moins que leur présence sur le pont ne soit autorisée par le voisinage de la côte.
  - Abattage des mâts, voilure, etc
    - Est admis en avarie commune l'abattage des mâts, voilures, etc.....
      - Quand il a pour but de rétablir l'équilibre du navire.
      - Quand il a pour but d'éviter l'échouement.
    - Est également admis en avarie commune.
      - L'abattage des bordages pour faciliter l'écoulement de l'eau qui inonde le pont.
    - Ne sont pas admis en avarie commune..
      - Les mâts brisés par suite de naufrage.
      - La chaloupe, quand elle est placée à l'arrière.
      - Les vergues ou voiles coupées pour sauver un mât.

Digitized by Google

1er TABLEAU (SUITE.)

ACTES ENTRAINANT DES DOMMAGES MATERIELS AU NAVIRE OU A LA CARGAISON.

- **Sont admises en avarie commune.**
  - **Les chaînes et ancres filées pour**
    - **Eviter l'échouement.**
    - **Eviter l'abordage.**
- **Ne sont pas admises en avarie commune.**
  - **Les chaînes et ancres filées ou portions de chaînes restant attachées au navire.**
- **La rupture des chaînes.**
  - **N'est généralement pas admise en avarie commune.**
- **Les mâts de fortune et agrès employés à la conservation des mâts.**
  - **Sont admis en avarie commune.**
- **Dommages causés au navire.**
  - **Sont admis en avarie commune.**
    - **Les ancres et chaînes avariées par la mise à flot d'un navire échoué.**
    - **La voilure avariée en faisant force de voiles.**
    - **Les chaloupes et canots perdus et avariés pendant le déchouement.**
    - **Les voiles coupées ou changées pour remplacer d'autres voiles perdues.**
    - **Le sabordement du navire pour éteindre l'incendie.**
    - **Les avaries survenues en déséchouant le navire (1).**
    - **L'assistance de remorqueurs et d'alléges en cas de détresse (2).**
  - **Ne sont pas admis en avarie commune, les dommages causés.**
    - **Par l'échouement du navire.**
      - **Pour éviter un bas fonds.**
      - **Pour éviter la prise.**
    - **Par le forcement de voiles.**
    - **Par les vers dans les eaux d'un port de refuge.**
    - **Par la défense du navire contre un ennemi ou un pirate ?**
    - **Par la privation de l'usage du navire.**

(1) L'avarie des œuvres mortes est admise en avarie commune ; l'avarie des œuvres vives ne l'est pas.
(2) Dans quelques circonstances ce cas n'est pas admis.

Digitized by Google

1er TABLEAU (SUITE).

ACTES ENTRAINANT DES DOMMAGES MATÉRIELS AU NAVIRE OU A LA CARGAISON.

- **Pertes ou avaries de la cargaison,**
  - **Sont admises en avarie commune quand elles proviennent**
    - **Du débarquement quand le navire est à la côte (1).**
  - **Ne sont pas admises en avarie commune quand elles proviennent**
    - **Du déchargement au port de refuge (2).**
    - **Du feu ou du vol dans les docks ou port de refuge.**
    - **De l'inondation ou du sabordement du navire dans le but d'éteindre un incendie.**
    - **De la mise à terre du navire.**
    - **De la piqûre des vers, des insectes, et des effets du climat au port de refuge.**
    - **De l'impossibilité de rembarquer les marchandises sur le navire au port de refuge alors que leur débarquement a eu lieu par suite d'avarie commune et comme résultat.**
      - **Du naufrage du navire.**
      - **Des avaries que le navire a subies.**
      - **Des avaries subies par les marchandises.**
      - **De la nature ou du vice propre de la cargaison.**
    - **Du rembarquement au port de refuge, après le débarquement par suite d'avarie commune.**
    - **De la perte résultant de la baisse des cours au port de destination.**
- **Perte d'intérêt du capital**
  - **N'est pas admise en avarie commune.**
- **Perte provenant de la vente de marchandises au port de refuge**
  - **Pour payer les dépenses faites dans le port,**
    - **N'est pas admise en avarie commune,**
      - **A moins que les dépenses qui ont occasionné la perte ne puissent être attribuées aux avaries communes.**
  - **Pour payer les dettes du capitaine,**
    - **N'est pas admise en avarie commune,**

(1) Dans quelques circonstances elles ne sont pas admises.
(2) La perte est quelquefois admise.

Digitized by Google

2e TABLEAU

ACTES OCCASIONNANT DES DÉPENSES.

Droits de sauvetage	Sont admis en avarie commune.	Le sauvetage proprement dit. Les autres services rendus à un navire à la mer.
Droits d'entrée, etc., au port de refuge	Sont admis en avarie commune quand le séjour du navire dans le port de refuge est occasionné par :	Les avaries du navire. La maladie de l'équipage. Le manque d'eau ou de provisions. Les avaries des marchandises ou le dérangement dans l'arrimage. L'engorgement des pompes.
Les frais de déchargement de la cargaison au port de refuge, et son transport en lieu de sûreté	Sont admis en avarie commune quand ils ont pour but	De réparer le navire. De parer à l'engorgement des pompes. De débarquer les marchandises sur tillac. De mettre à flot un navire échoué. De réarrimer les marchandises à la suite de fortune de mer.
	Ne sont pas admis en avarie commune quand ils ont pour but de mettre le navire en état	De quitter son port de chargement. D'entrer au port de destination. De traverser une barre ou un banc dans la route du voyage assuré.
La mise en sacs de la cargaison pour faciliter le déchargement.	Est admise en avarie commune	Quand la cargaison est en vrague.
	N'est pas admise en avarie commune	Quand la cargaison était en sacs.
Le débarquement de marchandises au port de refuge à la suite d'un accident survenu dans ce port, après le débarquement d'une partie de la cargaison, par suite d'avarie commune	Est admis en avarie commune (1).	
Les frais de mise à flot d'un navire échoué après le déchargement de la cargaison opéré à cet effet	Sont admis en avarie commune	Quand ensuite la cargaison est de nouveau chargée sur le navire.
	Ne sont pas admis en avarie commune	Lorsque la cargaison n'étant pas rechargée sur le navire, la valeur de celui-ci s'en est trouvée augmentée. Quand le navire est naufragé ou échoué près du port de destination.
Les frais de mise à terre des agrès en cas de naufrage	Sont admis en avarie commune quand les agrès ont été déchargés	Avant la cargaison afin de faciliter le déchargement. En même temps que la cargaison.
	Ne sont pas admis en avarie commune.	Quand les agrès sont à terre avant la cargaison, sans qu'on ait eu égard au déchargement de la cargaison (2).

(1) Les marchandises débarquées avant l'accident ne contribuent pas à l'avarie commune qui en résulte.
(2) L'avarie retombe alors sur le navire.

Digitized by Google

DEUXIÈME TA

			ACTES OCCASION
Les frais de magasinage des marchandises au port de refuge	Non admis en avarie commune	Sont laissés par l'usage à la charge des marchandises,	Quand les marchandises sont rembarquées. Quand un accident au port de refuge rend nécessaire le déchargement des marchandises qui sont ensuite rembarquées. Quand les marchandises ne sont pas rembarquées par suite de l'accident qui a nécessité leur déchargement. Quand les marchandises, pour suivre leur route, changent de navire au port de refuge.
Les frais de rembarquement des marchandises au port de refuge	Non admis en avarie commune	Sont laissés par l'usage à la charge du fret.	Quand une partie seulement des connaissements de la cargaison stipule le paiement du fret à bonne ou mauvaise arrivée (lost-or not-lost). Quand d'après la charte-partie, le montant du fret payable après la livraison des marchandises à destination est moindre que les dépenses faites.
Les frais de rembarquement des marchandises déchargées pour cause d'accident au port de refuge,	Non admis en avarie commune,	Sont laissés par l'usage à la charge du fret,	
Les frais de rembarquement de marchandises mises sur alléges pour mettre à flot ou alléger un navire échoué	Sont admis en avarie commune.		
Le montant du fret jusqu'à destination du port de refuge, lorsque le taux en est égal ou supérieur au fret originaire,		Est laissé par l'usage à la charge des marchandises.	

Digitized by Google

BLEAU (SUITE.)

NANT DES DÉPENSES.

- Les frais sont divisés au prorata entre :
  - Le fret et la cargaison,
  - Et le fret payable sur livraison à destination.
    - Quand le navire n'a pas de charte-partie, → Les frais sont à la charge de l'armateur.
    - Quand le navire est sous charte-partie.
      Si la marchandise doit naviguer franche de fret.
      - Si le paiement d'une partie du fret égale au montant des dépenses est subordonné à l'arrivée de la marchandise à sa destination, → Les dépenses sont à la charge de l'armateur.
      - Si le paiement du fret est indépendant de la livaison des marchandises au lieu de destination, → Les frais sont supportés par l'affréteur.
  - Les frais doivent être partagés entre l'armateur et l'affréteur, proportionnellement à l'intérêt de chacun dans l'arrivée des marchandises à destination.

Digitized by Google

LIVRE TROISIÈME

—

DES AVARIES PARTICULIÈRES.

—

CHAPITRE Ier

DÉFINITION ET CARACTÈRES DISTINCTIFS DE L'AVARIE PARTICULIÈRE.

Sommaire

553. Rappel de la division des avaries en *avaries grosses ou communes* et *avaries simples ou particulières.*
554. Définition de l'avarie particulière.
555. Enumération des principaux cas d'avaries particulières. — Codes français et espagnol, hollandais, portugais.
556. Loi prussienne.
557. Usages en Angleterre et aux Etats-Unis.
558. Résumé.
559. Division des avaries particulières en *avaries sur corps et avaries sur marchandises.*

553.—Avant d'aborder l'étude pratique et détaillée des avaries particulières, il est nécessaire de rappeler les principes généraux que nous avons posés au commencement du second livre, relativement à la division des avaries et aux traits distinctifs qui les caractérisent.

Digitized by Google

Nous avons dit que l'unique classification réellement admissible des avaries, est celle en *avaries communes ou grosses* et en *avaries particulières ou simples*. Mais, quoique essentiellement différentes l'une de l'autre, ces deux classes d'avaries ont cependant pour caractère commun d'être toujours le résultat d'un dommage matériel causé au navire et à la cargaison, ou à tous les deux ensemble. La différence qui existe entre elles consiste dans leurs causes et dans les effets qu'elles produisent.

Les avaries grosses ou communes impliquent nécessairement, comme on l'a vu, un fait volontaire émané de l'homme, fait commandé sans doute par de graves circonstances, un péril imminent, mais qui, néanmoins, suppose toujours l'idée de libre volonté de la part de son auteur. C'est sous l'influence de cette idée d'un sacrifice exigé par la gravité des circonstances qu'on a été conduit à dire que, par avaries grosses ou communes, il faut entendre, en général, les dommages matériels qu'une délibération motivée détermine à souffrir volontairement pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison, depuis le chargement et départ jusqu'au retour et déchargement.

Au contraire, toute avarie simple ou particulière a pour caractère essentiel et distinctif d'être le résultat d'une cause purement fortuite ou d'un événement de force majeure qui, sans atteindre la totalité du navire et de la cargaison, porte sur un objet distinct, soit le navire, soit une de ses parties, soit la cargaison ou une portion de celle-ci.

Ainsi, le caractère essentiel des avaries particulières est d'atteindre purement et simplement une seule chose, parmi celles qui sont mises en risque, et dès lors de ne porter préjudice qu'à une seule personne en particulier, savoir, au propriétaire de la chose qui a supporté le dommage. C'est ce caractère d'un dommage exclusive-

Digitized by Google

ment individuel que la dénomination d'avaries particulières a pour objet de faire ressortir.

554.—D'après ceci, la définition de l'avarie particulière semble toute simple, et on n'aperçoit pas qu'il puisse s'élever à cet égard aucune difficulté.

Cependant les définitions qu'en ont donné les auteurs et les législations maritimes diffèrent beaucoup entre elles, plutôt par la forme, il est vrai, que par le fond, qui est à peu près le même pour toutes.

Pothier définit les avaries particulières dont les assureurs sont tenus : « Tous dommages causés par quelque « accident de force majeure aux choses assurées, quoiqu'il « n'ait pas causé la perte totale ou presque totale, et toutes « les dépenses extraordinaires auxquelles quelque acci- « dent de force majeure a donné lieu par rapport aux « choses assurées. » (Pothier, Du contrat d'assurance, n° 115.)

Park (*On Insurance*, t. I, p. 132), Benecke (*Principles of Indemnity*, t. I, p. 165, 166), Phillips (*On Insurance*, t. II, p. 191), s'accordent pour définir l'avarie particulière une perte ou un dommage particulier, supporté exclusivement par le propriétaire de la chose avariée, et ainsi dénommée pour la distinguer des avaries communes auxquelles plusieurs personnes contribuent (1).

Résumant toutes ces définitions, M. Nolte comprend dans le terme d'avaries particulières « tout dommage for- « tuit qui n'atteint pas les proportions d'un dommage to- « tal et dont la cause directe est l'un des risques couverts « par l'assurance. On doit, ajoute-t-il, assimiler aux dom-

(1) A particular average is a loss born wholly by the party upon whose property it takes place and so called in distinction from general average, for which different parties contribue.

Digitized by Google

« mages toutes dépenses extraordinaires qui n'ont pu être « prévues ni calculées d'avance et qui sont indispensables « à l'achèvement du voyage. » (Nolte, t. II, p. 744, 745.)

555. — Les diverses lois maritimes ne se sont guère écartées des définitions que nous venons de donner. Quelques-unes y ont ajouté une liste des principaux cas d'avarie particulière.

L'Ordonnance de 1681 (titre des avaries) portait : « Art. 1. Toute dépense extraordinaire qui se fera pour « les navires et marchandises, conjointement ou séparé- « ment, tout dommage qui leur arrivera, depuis leur charge « et départ jusqu'à leur retour et décharge, seront réputés « avaries.

« Art. 2. Les dépenses extraordinaires pour le bâtiment « seul ou pour les marchandises seulement et les dom- « mages qui leur arrivent en particulier sont réputés ava- « ries particulières ou simples...

« Art. 3. Les avaries simples seront supportées et payées « par la chose qui aura souffert le dommage ou causé la « dépense. »

Le Code de commerce, reproduisant les termes de l'Ordonnance, y ajoute, dans l'article 403, une liste des principaux cas d'avaries particulières.

« Art. 403. Sont avaries particulières :

« 1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage, échouement ;

« 2° Les frais faits pour les sauver ;

« 3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, « causée par tempête ou autre accident de mer ;

« Les dépenses résultant de toutes relâches occasion- « nées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le « besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer ;

« 4° La nourriture et le loyer des matelots pendant la

Digitized by Google

« détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre « de puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé « d'y faire, si le navire est affrété au voyage ;

« 5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la « quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au « mois ;

« Et en général les dépenses faites et le dommage souf- « fert par le navire seul ou pour les marchandises seules « depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et « déchargement.

« Art. 404. Les avaries particulières sont supportées « et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le « dommage ou occasionné la dépense. »

Aux dispositions du Code de commerce français que nous venons de rapporter, l'article 935 du Code espagnol de 1829 ajoute :

« 5° La moins-value produite dans les marchandises « vendues par le capitaine dans une relâche forcée, pour « paiement des aliments et du sauvetage de l'équipage, « ou pour couvrir toute autre dépense indispensable pour « le navire ;

« 6° La nourriture et le salaire de l'équipage pendant « que le navire est en quarantaine ;

« 7° Le dommage qu'éprouvent le navire et le charge- « ment par le choc ou l'abordage avec un autre bâtiment, « s'il a été accidentel et inévitable. Le capitaine devra « payer le dommage qui résultera de cet événement, s'il « est arrivé par sa faute ;

« 8° Tout préjudice causé au chargement par la négli- « gence, la faute ou la baraterie du capitaine ou de l'équi- « page, sans préjudice du droit du propriétaire de ré- « clamer une indemnité contre le capitaine, le navire et « le fret.

Digitized by Google

« Sont encore avaries simples ou particulières toutes « les dépenses faites pour réparer les préjudices causés « au navire ou à son chargement qui n'auraient pas « tourné au profit ou n'auraient pas été faites pour l'u- « tilité générale de tous les intéressés dans le navire et « son chargement. »

« Sont avaries particulières, porte l'article 701 du Code hollandais :

« 1° Tout dommage et perte arrivés au navire et aux « marchandises par tempête, prise, naufrage, ou échoue- « ment fortuit ;

« 2° Les frais faits pour les sauver ;

« 3° La perte et le dommage des câbles, ancres, cordages, « voiles, mâts de beaupré ou de perroquet, des vergues, « canots ou autres apparaux, causés par la tempête ou tout « autre accident de mer ;

« 4° Les frais de réclamation, la nourriture et les gages « de l'équipage pendant le temps de la réclamation, si le « navire ou les marchandises ont été seulement arrêtés ;

« 5° La réparation particulière des futailles et les frais « faits pour conserver les effets endommagés, à moins que « les dommages ne résultent immédiatement d'un désastre « qui donnerait lieu aux avaries grosses ;

« 6° L'augmentation de fret et les frais de charge et de la « décharge, causés dans le cas où le navire est déclaré « innavigable pendant le voyage, si les marchandises sont « transportées par un autre navire pour le compte des « chargeurs, suivant les dispositions de l'article 78 du pré- « sent Code (1).

(1) Voici le texte de l'article 478 auquel se réfère l'article 701 du Code hollandais :

478. — « Si le capitaine est contraint de faire radouber le na-

Digitized by Google

« 7° En général, tous dommages, pertes et frais qui ne « sont pas faits ou occasionnés volontairement pour le salut « commun du navire et de la cargaison, mais qui sont « soufferts pour le navire ou la cargaison séparément, et « qui, par conséquent, n'appartiennent pas aux avaries « grosses, d'après l'article 699. »

Ainsi que nous avons été habitués à le voir dans le livre précédent, le Code portugais reproduit textuellement les dispositions du Code hollandais. Son article 1861 n'est donc en quelque sorte qu'une traduction de l'article 701 du Code hollandais ; comme l'article 431 du Code sarde reproduit exactement l'article 403 de notre Code de commerce français.

556. - La loi prussienne ajoute aux dispositions précédentes quelques prescriptions particulières qu'il n'est pas sans intérêt de faire connaître :

1900. « Sont réputées avaries particulières ou singu- « lières les dommages et autres frais qui n'appartiennent ni « à la grosse ni à la petite avarie et ont été occasionnés soit « au navire, soit à la cargaison par suite de la navigation et

vire pendant le voyage, l'affréteur ou le chargeur est tenu d'attendre que le navire soit réparé ou de retirer ses marchandises en payant le fret entier et l'avarie grosse.

Si le navire est frété au mois, il ne doit pas de fret pendant le temps du radoub, ni une augmentation de fret si le navire est frété pour le voyage. Si le navire ne pouvait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un ou plusieurs autres pour son compte et sans pouvoir exiger une augmentation de fret à l'effet de transporter les marchandises à destination. — Si le capitaine n'a pu louer un ou plusieurs navires sur les lieux mêmes ou dans un lieu voisin, le fret n'est dû qu'en proportion du voyage déjà effectué. — Dans ce dernier cas, le transport des marchandises sera remis au soin de chaque chargeur, sauf au capitaine à leur donner avis non-seulement de sa situation, mais aussi de prendre les mesures nécessaires dans cet intervalle pour la conservation de la charge. — Le tout, s'il n'y a convention contraire entre les parties. »

Digitized by Google

« de la traversée ; le maître de la chose qui les a essuyés « les supporte seul.

1901. « En conséquence, si le navire poussé contre « un banc de sable ou un rocher n'a éprouvé aucun dom- « mage pour être remis à flot, ceux qu'il a essuyés par « l'accident même sont dans la classe des avaries particu- « lières ; mais les frais faits pour dégager le bâtiment ap- « partiennent à la grosse avarie;

1902. « S'il arrive que le bâtiment même ou ses agrès « reçoivent quelque échec ou soient détruits par la vio- « lence du vent, le dommage qui en résulte fait partie de « l'avarie particulière, à moins que le patron n'ait dû faire « force de voiles pour éviter les bancs de sable et les ro- « chers.

1903. « Si des corsaires ou des pirates emportent du « bâtiment soit des provisions de guerre ou de bouche, soit « des agrès, le navire supporte seul le dommage.

Le Code russe, dans ses articles 962, 963, 964, énumère les principales causes d'avaries particulières que nous venons d'indiquer, mais sans y ajouter aucune disposition spéciale qui mérite d'être citée.

557.—En Angleterre et aux États-Unis d'Amérique, c'est sous le terme plus vague et moins bien défini de *Partial loss*, perte partielle, que l'on désigne les avaries particulières, pour les distinguer des pertes totales, donnant lieu au délaissement.

Cette dénomination, dit Stevens, s'applique à toute perte ou dommage partiel éprouvé par le navire, le fret ou la cargaison, de quelque nature et pour quelque cause que ce soit. Elle suppose donc deux choses : 1° une *perte totale* d'une portion quelconque de l'objet endommagé ; 2° une perte pécuniaire pour son propriétaire et résultant

Digitized by Google

du dommage lui-même. (STEVENS, *on Average*, 72 (1).

Telle n'est pas l'opinion de Benecke, qui reconnaît l'utilité de l'emploi du mot *avarie*, usité dans tout le continent et qui propose de l'appliquer plus spécialement aux dépenses et détériorations éprouvées par la marchandise (Benecke, id. angl. l. I. 341).

Quoi qu'il en soit du mérite de ces deux dénominations, l'usage et la pratique les confondent habituellement ; et, en Angleterre ainsi qu'aux Etats-Unis, on comprend sous le nom de *Partial loss* ou de *particular average*, toute perte partielle, toute détérioration dont l'assureur est responsable. (WADSWORTH, v° PACIFIC. INS. COMP. 4, Wen. 33. — GUERLAIN, v° COL. INS. COMP. J. J. R. 527.)

558. — En résumé, on voit que les avaries particulières consistent dans les dommages survenus, pendant la traversée, au navire ou à la cargaison, autrement que par l'usure naturelle du navire, le vice propre de la marchandise ou la négligence de l'équipage, et dans les dépenses extraordinaires et indispensables faites pour la conservation de la chose assurée, appréciés les uns et les autres suivant leurs causes directes et immédiates, conformément au principe général en matière d'assurances, *causa proxima non remota spectatur.*

559.—D'après ceci, les avaries particulières peuvent se diviser, comme les avaries communes, au point de vue de leur nature propre, en dommages matériels et en dépenses : cette division, la plus simple de toutes, est aussi celle qui permet d'apporter le plus d'ordre et de clarté dans l'examen

(1) L'expression d'avarie particulière a été critiquée notamment par les auteurs anglais comme manquant de justesse. Néanmoins, elle est passée dans l usage; et dire d'un navire qu'il est arrivé avec des avaries, c'est dire qu'il a souffert des dommages en cours de navigation.

Digitized by Google

des nombreuses causes d'avaries; nous l'adopterons pour guide dans cette partie, comme nous l'avons fait dans le livre précédent, pour les avaries communes.

Par suite, nous rechercherons en premier lieu quelles sont les principales causes des dommages matériels qui peuvent atteindre le navire, le fret ou la cargaison, en commençant par celles qui sont étrangères aux chances de la navigation, telles que le vice propre, et la faute du capitaine ou de l'équipage. Ce sera l'objet du 2e chapitre de ce livre.

Dans le 3e chapitre, nous continuerons le même examen pour les avaries consistant en dépenses.

Le terrain ainsi bien déterminé, nous aborderons la partie la plus délicate, la plus difficile de ce sujet, le règlement des avaries particulières, qui se divise naturellement en trois paragraphes, le règlement des avaries sur navires; le règlement des avaries sur fret, et profit espéré; enfin, le règlement d'avaries sur marchandises. Cette étude du règlement des avaries nous fournira l'occasion de donner un grand nombre d'exemples de dispaches et de règlements soit simples, soit mixtes d'avaries particulières ou communes.

Le règlement des avaries sur marchandises et l'examen des clauses spéciales les plus usitées dans les polices d'assurances formeront la matière du 7e chapitre. Dans le chapitre 8e, nous traiterons des formes matérielles de la dispache et des règles ordinairement suivies pour la dresser convenablement.

Les principes de droit pour la mise en mouvement de l'action d'avarie, l'admission des preuves, soit du chargés, soit de l'avarie, le mode d'exécution ou de payement de l'indemnité, enfin la prescription, seront présentés en détail dans les chapitres 9, 10, 11 et 12, qui terminent le 3e livre.

Digitized by Google

CHAPITRE II

CAUSES GÉNÉRALES DES AVARIES PARTICULIÈRES.

DU VICE PROPRE.

Sommaire.

560. Causes générales des dommages matériels au navire ou à la cargaison.
561. Du vice propre. — Définition.
562. Difficulté de déterminer les causes d'avaries. — Distinction entre le vice propre des navires et le vice propre des marchandises.

§ 1. DU VICE PROPRE DU NAVIRE.

563. Vices de construction. — Vices d'armement.
564. Difficultés de déterminer exactement l'effet du vice propre concernant l'armement.
565. A qui incombe l'obligation de la preuve. — Controverse sous l'ancien droit.
566. Déclaration de 1779.—Certificat de visite.
567. Conséquences de cette déclaration.
568. Loi du 13 août 1791.
569. Code de commerce français.
570. Jurisprudence relative à la preuve du vice-propre.
571 et 572. Résumé de la législation et de la jurisprudence relative au certificat de visite.
573. Distinction relativement à la visite entre les navires naviguant au long cours et ceux naviguant au cabotage.
574. Que faut-il entendre par *long cours*, et les expressions *à chaque nouveau voyage* comprennent-elles *l'aller et le retour*.
575. Des usages en Angleterre et aux Etats-Unis, relativement à la visite.
576. Du procès-verbal de visite

Digitized by Google

rédigé en pays étranger.
577. Résumé.

§ 2. DU VICE PROPRE DES MARCHANDISES.

578. Division des marchandises en deux classes.
579. Détériorations diverses que peuvent éprouver les marchandises.
580. Législation française.
581. Législation hambourgeoise.
582. Usages anglais.
583. Loi prussienne.
584. Loi hollandaise.
585. Codes portugais, sarde, espagnol.
586. Des clauses de franchise.
587. Des clauses *en quoi que le tout puisse consister.*

560.—Les dommages matériels qui atteignent le navire ou les marchandises se rapportent nécessairement à l'une de ces trois causes générales : 1° un *vice propre* inhérent à la chose avariée, existant en germe lors de son embarquement, ou naturellement produit par son séjour à bord. 2° Une *faute* ou une négligence du capitaine et de son équipage. — 3° Enfin, un *accident fortuit* et imprévu, une fortune de mer.

C'est à cette dernière cause qu'il est de principe d'attribuer tous les cas qu'on ne peut rattacher avec évidence à l'une ou à l'autre des deux premières. Il semble donc logique de s'occuper d'abord du vice propre et de la faute ou négligence du capitaine et de l'équipage. — Les explications que nous aurons à donner de la fortune de mer s'en trouveront beaucoup simplifiées.

561.—Nous avons déjà dit, dans le chapitre 1er du 2e livre, ce qu'il faut entendre par *vice propre* dans le langage des assurances maritimes.

On comprend sous cette domination les déchets, diminutions et pertes occasionnés au navire ou à la marchandise, soit par l'usage qu'on en fait naturellement, soit par toute autre cause d'altération ou de modification dans son état physique ou chimique.

Ainsi, la rupture d'un câble, par l'emploi qu'on en fait,

Digitized by Google

la perte d'une ancre qui en peut être la conséquence, l'altération des cuivres du doublage ou leur enlèvement par la faute du capitaine, la pourriture des membrures du navire, de sa carène en cours de voyage, etc., sont des avaries résultant du vice propre du navire. Ainsi encore, l'échauffement de certaines denrées, telles que les foins, les blés; l'altération de certaines autres, telles que les vins, le coulage des liquides, la liquéfaction des sels, des sucres, etc., sont des avaries résultant du vice propre de ces marchandises (1). On ne doit pas davantage considérer si la navigation a pu développer ou augmenter le vice propre de la chose, soit à raison de sa durée, soit à raison de la température des contrées à travers lesquelles elle s'est effectuée, soit même à raison du voisinage d'autres denrées atteintes elles-mêmes de détérioration; du moment où l'accident provient de la nature particulière de la chose, et demeure indépendante de tout accident fortuit, on doit le classer parmi les dommages arrivés par vice propre.

562.—Il est toujours très-difficile, on le comprend, de déterminer d'une manière précise la cause exacte de l'avarie. Quand elle est simple, comme l'acidité du vin, l'échauffement spontané du blé, la dislocation des membrures du navire sans échouement et sans tempête, l'embarras ne peut être bien grand : la cause du dommage se trahit d'elle-même. Mais ces cas sont de beaucoup les plus rares, et dans l'immense majorité des circonstances, les faits se compliquent et l'avarie peut aussi bien s'attribuer à un accident de mer, tel que la fatigue éprouvée par le gros temps,

(1) Par vice propre de la chose assurée, la jurisprudence entend non-seulement la défectuosité de la marchandise au moment de l'embarquement, mais encore la perte ou détérioration résultant de la nature même de la marchandise. (Paris, 21 juillet 1858. Camelet c. Cᵉ la Mélusine. G. et Cl. T. XXVII2. 177).

Digitized by Google

l'invasion de l'eau de mer à la suite d'une voie d'eau, qu'à une défectuosité ou à un vice propre de la chose. On a donc cherché à établir des règles pratiques qui pussent servir de guide dans la détermination des causes d'avarie.

Ces règles pratiques varient suivant qu'il s'agit d'avaries au navire et d'avaries à la marchandise.

Les conditions de ces deux natures d'objets ne sont pas les mêmes, en effet, et les avaries auxquelles elles sont exposées exigent des constatations très-différentes.

Nous examinerons séparément les unes et les autres.

§ 1er. — Vice propre du navire.

563.—Les avaries particulières au navire peuvent résulter soit d'un vice originaire dans sa construction, d'un défaut *congénial* en quelque sorte, dans la forme ou les proportions de sa coque, dans la qualité des matériaux qui le composent, dans sa mâture, etc., ou de la détérioration naturelle que subit la coque ou le gréement par suite de l'usage qu'on fait du navire.

Dans le premier cas, la cause des avaries est en général facile à déterminer. Il est rare que des experts soient trompés sur les qualités nautiques d'un navire, et qu'ils ne s'aperçoivent pas s'il est convenablement construit pour tenir la mer, ou si, au contraire, il manque de quelqu'une des conditions essentielles à un bon état de navigabilité.

Quant à la mauvaise qualité des matériaux, elle peut bien échapper tout d'abord à un examen superficiel, mais elle ne tarde pas à apparaître, après la survenance des avaries. Les effets de cette espèce de *vice originaire* du navire ne donnent donc pas lieu à de sérieuses difficultés.

564.—Il en est autrement des avaries résultant de l'usage du navire et des détériorations inévitables qu'entraîne

Digitized by Google

une navigation plus ou moins longue. « C'est, dit Phillips (t. II, p. 193), une des questions les plus délicates de la « matière des assurances, que de déterminer avec précision « si une avarie doit être attribuée à l'usure et à la détério- « ration incessante du navire. (*Wear and tear and ordi- « nary expense*), ou si, au contraire, elle est le résultat d'une « fortune de mer. » Les deux actions en effet se combinent presque toujours ; et il est quelquefois impossible de faire entre elles le départ exact de leurs effets. C'est également l'opinion de M. Nolte (t. II, p. 365), qui observe que l'incertitude dans l'origine et les causes des avaries a été la source de la plupart des procès entre assureurs et assurés.

565.—Ceci explique l'importance qui s'attache à la question de savoir qui de l'assureur ou de l'assuré est tenu de prouver la cause de l'avarie.

La question a soulevé de nombreuses controverses aussi anciennes, on peut le dire, que la pratique des assurances.

L'absence de disposition précise sur ce point dans l'Ordonnance de 1681, laissa subsister le différend entre les partisans de l'opinion que la perte du navire, survenue par innavigabilité, devait être présumée fatale, et ceux de l'opinion contraire.

Valin (t. II, p. 81), l'un des plus illustres défenseurs de ce dernier système, invoquait à l'appui les principes du droit commun. L'assureur, disait-il, n'a garanti qu'une seule espèce de risque : l'accident fatal, la fortune de mer; mais à côté de cette cause déjà beaucoup trop fréquente d'avaries, il en est une autre, dont l'action continuelle, incessante, névitable, produit des résultats plus considérables encore ; c'est la détérioration, le dépérissement quotidien du navire par son séjour à la mer et les navigations qu'il accomplit. Or l'assureur ne répond pas de cette cause qu'on pourrait

Digitized by Google

appeler *ordinaire* d'avarie; tout le monde en convient. N'est-il pas naturel dès lors de présumer que le dommage éprouvé résulte du dépérissement et de la détérioration du navire? Et, par suite, n'est-ce pas à l'assuré à prouver l'événement extraordinaire, le cas fortuit?

Il faut convenir qu'ainsi présentée, l'opinion de Valin ne laissait pas que d'avoir une force considérable et qui s'augmentait encore, à cette époque, de l'autorité de la jurisprudence des tribunaux maritimes et notamment de la Rote de Florence. (Carégis, *disc.* 142.)

Cependant Emérigon (t. I, p. 569), esprit plus pratiqu que Valin et non moins savant, repoussait l'application absolue du principe adopté par le célèbre commentateur de l'Ordonnance : « Cette opinion, dit-il, aurait été dans la « pratique susceptible de grandes difficultés, attendu que « les circonstances du fait, variant à l'infini, les règles les « plus simples sont toujours les meilleures. »

Les jurisconsultes se partageaient ainsi en deux camps; et des tribunaux maritimes, les uns tenaient pour l'assureur contre l'assuré; les autres, au contraire, décidaient en faveur de l'assuré contre l'assureur. Un tel état de choses était trop préjudiciable aux intérêts maritimes, pour se continuer longtemps. Des conférences se tinrent à Marseille entre les principaux jurisconsultes et négociants du port, pour chercher à établir un règlement qui satisfît tous les intérêts. Ces conférences terminées en 1778 préparèrent la déclaration du 17 août 1779, relative aux assurances.

566.—Voici le texte et l'exposé des motifs de cette déclaration dont quelques-unes des dispositions peuvent être considérées comme étant encore en vigueur aujourd'hui :

« Louis, etc., les assurances — en multipliant les fonds versés dans le commerce, contribuent utilement à son

Digitized by Google

extension, et forment elles-mêmes une nouvelle branche de commerce, dont les risques divisés augmentent l'activité et préviennent les inconvénients; elles ont toujours mérité a protection des lois qui, en assurant la bonne foi mutuelle par des clauses nécessaires dans les contrats ou polices d'assurances, laissent au surplus aux parties la liberté d'y ajouter toutes les conditions dont elles veulent convenir; telles sont les dispositions de l'Ordonnance du mois d'août 1681, dont la sagesse a été universellement reconnue; mais le temps où elle a paru n'était presque encore que l'enfance d'un commerce renaissant. Un siècle d'expérience a découvert de nouveaux faits, sur lesquels elle n'avait rien statué; les variations ordinaires du commerce ont demandé plus de clarté dans une partie de ses dispositions; l'intérêt personnel, en cherchant à se soustraire à l'exécution de la loi, a donné lieu à des usages abusifs ; en remédiant à cet inconvénient, nous donnerons au commerce de nouvelles preuves de notre protection.

« I. Aucun navire marchand ne pourra prendre charge dans tous les ports de notre domination, avant qu'il ait été constaté que ledit navire est en bon état de navigation, suffisamment armé et muni de pièces de rechange nécessaires, eu égard à la qualité du navire et à la longueur du voyage ; à l'effet de quoi sera dressé procès-verbal du tout, en présence des deux principaux officiers du navire, par trois experts, dont un sera capitaine ou officier de navire, l'autre constructeur, et le troisième charpentier du port du départ, ou, à leur défaut, par trois autres experts, tous lesquels experts seront nommés d'office par les officiers de l'amirauté ; lequel procès-verbal, présenté devant un des officiers de l'amirauté, et affirmé tant par lesdits officiers de navire que par les experts, demeurera annexé comme pièce de bord ou congé ordonné par l'article Ier du titre des

Digitized by Google

congés de l'Ordonnance de 1681, lequel congé ne pourra être délivré que sur le vu dudit procès-verbal.

« II. Seront tenus lesdits officiers de navire et experts nommés par le juge, de travailler sans délai à la rédaction dudit procès-verbal; leur enjoignons d'y procéder avec exactitude et fidélité, sous peine d'interdiction pour deux ans, et même de déchéance totale, s'il y échéait, contre lesdits officiers, et de 300 livres d'amende contre chacun des experts, sauf à prendre la voie extraordinaire, si le cas le requiert.

« III. Lorsque le navire sera prêt à recevoir son chargement de retour, il sera procédé à une nouvelle visite dans la même forme et par les personnes du même état que celles ci-dessus dénommées; lors duquel procès-verbal les officiers du navire seront tenus de représenter le procès-verbal de visite fait dans le lieu du départ pour être récolé, et à l'effet de constater les avaries qui pourront être survenues pendant le cours du voyage, par fortune de mer ou par le vice propre dudit navire; et, à l'égard des navires faisant le cabotage, et de ceux qui font la caravane dans l'Archipel et dans les échelles du Levant, les propriétaires, capitaines ou maîtres ne seront tenus de faire procéder audit second procès-verbal qu'un an et jour après la date du premier.

« IV. Dans le cas où le navire, par fortune de mer, aurait été mis hors d'état de continuer sa navigation, et aurait été condamné en conséquence, les assurés pourront faire délaissement à leurs assureurs du corps et quille, agrès et apparaux dudit navire, en se conformant aux dispositions de l'Ordonnance du mois d'août 1681 sur les délaissements; ne seront toutefois les assurés admis à faire ledit délaissement qu'en représentant les procès-verbaux de visite du navire, ordonnés par les articles 1 et 3 de la présente déclaration.

Digitized by Google

« V. Ne pourront aussi les assurés être admis à faire le délaissement du navire qui aura échoué, si ledit navire relevé, soit par les forces de son équipage, soit par des secours empruntés, a continué sa route jusqu'au lieu de sa destination, sauf à eux à se pourvoir ainsi qu'il appartiendra, tant pour les frais dudit échouement, que pour les avaries soit du navire, soit des marchandises.

« VI. Le fret acquis pourra être assuré et ne pourra faire partie du délaissement du navire, s'il n'est expressément compris dans la police d'assurance ; mais le fret à faire appartiendra aux assureurs, comme faisant partie du délaissement, s'il n'y a clause contraire dans la police d'assurance : sans préjudice toutefois des loyers des matelots et des contrats à grosse aventure, à l'égard desquels les dispositions de l'Ordonnance du mois d'août 1681 seront exécutées suivant leur forme et teneur.

« VII. Lorsque le navire aura été condamné comme étant hors d'état de continuer sa navigation, les assurés sur les marchandises seront tenus de le faire incessamment signifier aux assureurs, lesquels, ainsi que les assurés, feront leurs diligences pour trouver un autre navire, sur lequel lesdites marchandises seront chargées, à l'effet de les transporter à leur destination.

« VIII. Dans le cas où il ne serait pas trouvé de navire pour charger lesdites marchandises et les conduire au lieu de leur destination dans les délais portés par les articles 49 et 50 du titre des assurances de l'Ordonnance du mois d'août 1681, les assurés pourront en faire le délaissement, en se conformant aux dispositions de ladite ordonnance sur les délaissements.

« IX. Dans le cas où lesdites marchandises auraient été chargées sur un nouveau navire, les assureurs courront les risques sur lesdites marchandises jusqu'à leur débarque-

Digitized by Google

ment dans le lieu de leur destination ; et seront, en outre, tenus de supporter, à la décharge des assurés, les avaries des marchandises, les frais de sauvetage, de chargement, magasinage et rembarquement, ensemble les droits qui pourraient avoir été payés, et le surcroît de fret, s'il y en a.

« X. Dans le cas où le navire et son chargement seront assurés par la même police d'assurance et pour une seule somme, ladite somme assurée sera répartie entre le navire et son chargement, par proportion aux évaluations de l'un et de l'autre, si elles ont été portées dans la police d'assurance ; sinon la valeur du navire sera fixée par experts, d'après lesdits procès-verbaux de visite de navires et le compte de mise hors de l'armateur et la valeur des marchandises, suivant les dispositions de l'Ordonnance de 1681, concernant l'évaluation du chargement.

« XI. Tout effet dont le prix sera porté dans la police d'assurance en monnaie étrangère ou autres que celles qui ont cours dans l'intérieur de notre royaume, et dont la valeur numéraire est fixée par nos édits, sera évalué au prix que la monnaie stipulée pourra valoir en livres tournois. Faisons très-expresses inhibitions et défenses de faire aucune stipulation à ce contraire, à peine de nullité.

« XII. Seront, au surplus, nos ordonnances, édits, déclarations, lettres patentes, arrêts et règlements, exécutés en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions de la présente déclaration.

Si donnons en mandement à nos amés et féaux conseillers les gens tenant notre Cour de parlement à Paris, etc.»

567.—Ainsi la déclaration érigeait en mesure de police administrative la constatation, au départ, du bon état de navigabilité du navire et de son armement régulier qui auparavant ne s'opérait qu'à titre privé, comme mesure de précaution par l'assuré contre les exceptions que

Digitized by Google

pourrait lui opposer l'assureur en cas de sinistre ou d'avarie. Et pour mieux assurer l'exécution de cette mesure, l'article 4 subordonnait la faculté de délaissement à la production des procès-verbaux de visite.

Cette déclaration, si claire en apparence dans ses dispositions et que les négociants avaient appelée de tous leurs vœux, fut loin cependant de mettre un terme aux contestations. Des jurisconsultes, parmi lesquels nous citerons en première ligne Emérigon, voulurent voir dans les dispositions de l'article 4 une présomption légale (*juris et de jure*), interdisant à l'assuré, en cas d'absence de procès-verbaux de visite, tout autre mode de preuve et toute action judiciaire tendant à établir que le dommage éprouvé était le résultat d'un accident fortuit, d'une fortune de mer. Au contraire, ils admettaient que la production de ces certificats de visite n'empêchait pas l'assureur d'établir le mauvais état du navire au point de départ.

D'accord avec Emérigon sur ce dernier point, Valin ne semble pas partager son avis relativement à la présomption légale résultant de l'article 4. Quoique sa discussion à cet égard manque de la clarté et de l'ampleur qui lui sont habituelles, il est permis de penser que Valin avait entrevu le principe adopté par la jurisprudence moderne, et qui nous semble aussi le seul logique et le seul véritable, que l'existence ou l'absence du procès-verbal de visite n'a d'autre effet que de déplacer l'obligation de la preuve, de la faire retomber sur l'assuré, s'il n'a pas pris soin d'obtenir à l'avance le certificat du bon état de navigabilité de son navire ; et de l'imposer au contraire à l'assureur, si ce certificat existe.

568. — Les discussions continuèrent ainsi jusqu'à la loi du 13 août 1791.

L'article 12, titre III de cette loi, porte :

Digitized by Google

« Lorsqu'un capitaine ou armateur voudra mettre un navire en armement, il sera tenu d'appeler deux officiers visiteurs qui, après avoir reconnu l'état du navire, donneront leur certificat de visite, en y exprimant brièvement les travaux dont le navire leur aura paru avoir besoin pour être en état de prendre la mer. »

Art. 13. « Lorsque l'armement sera fini et que le navire « sera prêt à prendre charge, il sera requis une seconde « visite : le procès-verbal de la première sera représenté et « le certificat devra exprimer le bon et dit état dans lequel « se trouve alors le navire.

Art. 14. « Ne seront assujettis à ces formalités que les « navires destinés aux voyages de long cours; et au moyen « de ces dispositions, toutes autres visites ordonnées par « les précédentes lois seront supprimées.

La loi de 1791 ne modifiait ainsi la déclaration qu'en ce qu'elle avait de relatif à la visite des navires caboteurs. Pour le surplus, cette dernière Ordonnance est restée en vigueur jusqu'à la promulgation du Code de commerce.

569.—Le Code de commerce n'ajouta rien de bien spécial aux dispositions de l'ancien droit. L'article 225 déclare en effet « que le capitaine est tenu, avant de prendre « charge, de faire visiter son navire aux termes et dans les « formes prescrites par les règlements. »

Cette rédaction ne décide donc rien relativement aux effets légaux du certificat de visite et laisse entière la controverse existante. Aussi cette controverse s'est-elle bientôt reproduite à la faveur de l'autorité, en général, si justement accordée aux opinions d'Emérigon. Emérigon, comme on l'a vu, décidait 1° que l'absence de certificat de visite faisait présumer le *vice propre* et que sa représentation faisait présumer la *fortune de mer;* 2° que la première présomption a le caractère de présomption légale

Digitized by Google

(*juris et de jure*), c'est-à-dire qu'elle ne peut être combattue par la preuve contraire, tandis que la présomption résultant de la production des certificats ne fait pas obstacle à ce que l'assureur établisse par d'autres preuves le mauvais état du navire. Un grand nombre d'auteurs admirent la première partie de l'opinion d'Emérigon; quant à la seconde, elle n'a trouvé qu'un seul partisan résolu, c'est Dageville : « La production du certificat de visite, dit cet « auteur (t. III, p. 370), dégage bien l'assuré de la pré« somption de vice propre qui s'élèverait contre lui en son « absence; mais elle n'établit pas la preuve contraire, et « l'assuré n'est pas dispensé de prouver que l'innavigabi« lité procède par fortune de mer. »

570. — La jurisprudence pencha d'abord pour l'adoption de ce système ; et l'on pourrait citer plusieurs arrêts qui posent nettement le principe de la présomption *juris et de jure* attaché à la production des certificats de visite (1). Mais un examen plus approfondi ne tarda pas à en démontrer la fausseté, et, en 1834, la Cour de cassation le repoussa formellement dans les termes suivants :

« Considérant que l'article 228 du Code de commerce, « en cas de contravention à l'obligation imposée au capi« taine par l'article 225 de faire visiter son navire avant de « prendre charge, n'annule aucun acte ni ne dénie au« cune action en justice; mais seulement en présumant le « mauvais état du navire au moment du départ, il rend « le même capitaine responsable de tous les événements « envers les intéressés au navire ou au chargement; et il « n'élève par là qu'une simple présomption de droit (*juris*)

(1) V. Marseille, 26 février 1817. Sonsino c. assureurs. — G. et Cl. t. 1, 1. 303. — Marseille, 1er février 1822. — Estien c. assureurs. G. et Cl, t. 3, 1. 310. — G. et Cl, 3 août 1821. Damions c. Balguerie G. et Cl, t. 4, 2. 6.

Digitized by Google

« contre le même capitaine, dont, par conséquent, la respon-
« sabilité cesse par la preuve d'événements et d'obstacles de
« force majeure. (Cass. rejet. 17 avril 1834. — Danican c.
« Assureurs. — Président : M. Zangiacomi ; rapporteur :
M. Lasagni. — G. et Cl. t. 14. 2. 141.)

Cette doctrine a été depuis adoptée par la cour de Paris, par la cour de Rouen et par la plupart des autres cours et tribunaux.

« Attendu en droit, dit une sentence arbitrale dont, sur
« l'appel, la Cour de Paris a adopté les motifs, que la vi-
« site préalable à laquelle tout navire est soumis avant de
« prendre charge par le règlement du 19 juillet 1708, la
« déclaration de 1779, les articles 3, 12, 13, du titre 3 de la
« loi des 9-13 août 1791 et l'article 225 du Code de com-
« merce, est une mesure d'ordre public, prescrite dans l'in-
« térêt tant de l'équipage et des passagers que des marchan-
« dises et autres valeurs qu'il s'agit de transporter;

«Attendu que de cette vérification, régulièrement opérée,
« naît la présomption légale que le navire se trouvait à son
« départ dans toutes les conditions nécessaires pour entre-
« prendre le voyage, sauf toutefois la preuve contraire de la
« part des assureurs en cas de sinistre. » (Paris, 20 avril 1841. Lamant Cortès et Cᵉ c. Ass. — G. et Cl, t. 20, 2. 140. — Rouen, 9 février 1847. — Langlois c. Ass. G. et Cl, t. 26, 2. 63.

571. — Ainsi, d'après la jurisprudence désormais constante de la cour de cassation et des cours impériales, le certificat de visite a pour résultat de changer la situation naturelle des choses entre l'assureur et l'assuré, tandis que l'innavigabilité du navire devrait être naturellement attribuée au vice propre, en vertu de la présomption qui plane sur tout navire non visité ; par l'accomplissement de la visite et la délivrance du certificat qui en constate la régula-

Digitized by Google

rité, l'assuré a démontré qu'au moment du départ, son navire remplissait toutes les conditions exigées pour une bonne navigation. Il devient donc évident que l'assureur et l'assuré se retrouvent placés dans les termes du droit commun, c'est-à-dire sous l'empire du principe élémentaire que tout accident est présumé fatal, et que c'est à celui auquel on l'oppose à en prouver l'origine.

572. — Le certificat de visite n'a donc contre l'assureur d'autre valeur que celle d'une preuve ordinaire qui peut être combattue par la preuve contraire.

Néanmoins, il faut reconnaître que l'administration a entouré la formalité de la visite du navire de tant de précautions et de garanties, qu'il est bien difficile aux assureurs d'en contester la sincérité, hormis, bien entendu, les cas de fraude et de dol.

La visite s'opère par trois experts nommés par les tribunaux de commerce, dans les villes qui sont le siége d'un tribunal de commerce, et par l'autorité municipale dans les autres places maritimes. (Loi de 1791, titre 3, art. 12, 13, 14. — Circulaire du ministre de la marine du 30 novembre 1826.) Leurs fonctions sont annuelles, et ils peuvent être indéfiniment réélus, mais après un an d'intervalle dans leurs fonctions. (Circulaire précitée.) Ils rédigent un procès-verbal de visite dont l'original est déposé au greffe, et dont une expédition est délivrée à l'armateur qui a requis la visite. C'est cette expédition qui sert de pièce à l'appui, en cas de délaissement par suite d'innavigabilité.

573. — La loi du 13 août 1791 a fait une distinction qui a été maintenue par le Code de commerce et les règlements administratifs, entre les navires destinés au long cours et ceux destinés au cabotage, relativement à la formalité de la visite. Pour les premiers, la visite est nécessaire à chaque

Digitized by Google

nouveau voyage. Cette visite n'a lieu, au contraire, pour les navires destinés au cabotage, qu'une fois par an, sauf l'existence notoire d'avaries majeures survenues avant l'expiration de ce terme. (Loi de 1791, titre 3, article 33.)

Il en résulte que l'omission de la visite à l'un des voyages du navire alors même qu'il aurait été visité précédemment et trouvé en bon état, équivaut à l'absence de tout certificat de visite. Néanmoins, comme nous l'avons dit, cette circonstance n'élève contre la preuve à fournir par l'assuré du bon état de son navire au départ, aucune fin de non-recevoir légale. Et si, par suite d'événements de mer, le navire était devenu innavigable et avait été condamné comme tel, le propriétaire serait toujours recevable à établir que le sinistre a eu lieu par cas fortuit, et que c'est un accident fatal qui demeure à la charge de son assureur.

Les tribunaux ont cependant paru hésiter quelque temps sur l'abrogation de la disposition finale du § 4 de la déclaration de 1779, qui subordonne la validité du délaissement à la production d'un certificat de visite. Mais, après une étude plus réfléchie du texte de la loi de 1791, on a bientôt reconnu l'erreur de cette doctrine ; et c'est un point désormais constant en jurisprudence, que le défaut de production du certificat de visite ne fait pas obstacle à la validité du délaissement, et à la preuve que l'avarie est survenue par fortune de mer (1).

(1) Il nous suffira de citer un arrêt du 27 février 1826, dans lequel la cour de Bordeaux a saisi l'occasion de s'expliquer à cet égard, quoique la question ne fût pas agitée directement dans la cause :

« Attendu, dit cet arrêt, que si les anciens règlements, édits et déclarations du roi et notamment la déclaration du 17 août 1779, ordonnaient sans distinction des navires destinés aux voyages de long cours ou aux grands et petits cabotages, la visite des bâtiments, avant leur départ pour une expédition maritime, à l'effet de constater qu'ils étaient en bon état de navigation, il est cer-

Digitized by Google

574.—Mais que faut-il entendre par ces mots *à chaque nouveau, voyage* dont se sert la circulaire de 1826, et par ceux *avant de prendre charge* ou mettre un navire *en armement*, qu'emploient le Code de commerce et la loi de 1791? Est-ce toute mise à la voile du navire après un déchargement complet, comme elle a lieu au port de destination, ou seulement toute mise à la voile du port d'attache ou du port de reste pour une destination nouvelle? En d'autres termes, le certificat de visite couvre-t-il également l'aller et le retour du navire, quand le navire, est armé pour un voyage d'aller et de retour?

tain aussi que depuis et par l'art 14, du tit. III de la loi du 13 août 1791, le législateur a voulu qu'il n'y eût que les navires destinés aux voyages de long cours qui fussent assujettis aux formalités de visite;

« Attendu que le navire l'*Aurore* n'était point frété et assuré pour un voyage de long cours, et que son équipage n'était composé que de quatre hommes, y compris le capitaine, d'où il suit que ce bâtiment était dans le cas de l'exception voulue par la loi de 1791; que d'ailleurs, ce bâtiment, dût-il être considéré comme destiné aux voyages de long cours, il ne s'ensuivrait pas pour cela que la déclaration du 17 août 1779 fût applicable dans la cause, puisqu'il est vrai que les dispositions n'en ont pas été renouvelées par le Code de commerce qui nous régit actuellement, et que la loi du 15 septembre 1807 qui fixe l'époque à laquelle ce Code sera exécutoire, dispose (art. 2) qu'à dater du 1er janvier 1808, toutes les anciennes lois touchant les matières commerciales sur lesquelles il est statué par ledit Code de commerce, sont abrogées; qu'ainsi, dans l'espèce, l'assuré n'était pas tenu à représenter le certificat de visite du navire l'*Aurore* avant son départ de Bordeaux pour Anvers, à l'effet d'être admis à en faire le délaissement, en cas d'innavigabilité pour fortune de mer, mais qu'il était seulement tenu de prouver, d'une manière légale, la cause qui a rendu le navire innavigable; qu'il a suffisamment justifié, par le rapport de mer régulièrement fait et affirmé par le capitaine Loderick et par les gens de l'équipage, que l'innavigabilité dudit navire n'est provenue que des tempêtes qu'il a essuyées pendant près de deux mois qu'a duré son voyage de Bordeaux à Anvers; tandis que les assureurs n'ont en aucune manière établi que ladite innavigabilité vînt du vice propre du navire ou autrement que par fortune de mer (Bordeaux, 27 février 1826. Ferrière G. et Cl. T. 2. 120, Cᵉ d'assurances).

Digitized by Google

La question revient à savoir ce qu'il faut entendre par *voyage au long cours*. Nous avons indiqué dans le premier livre de cet ouvrage ce qui distingue les voyages de long cours des voyages faits au cabotage. Mais au point de vue spécial de la visite, il est d'usage de comprendre dans la dénomination de voyages au long cours l'*aller et le retour* des voyages aux Indes occidentales et orientales et ceux qui dépassent les caps : C'est là le sens adopté par la jurisprudence et l'usage non-seulement en France mais dans la pluport des autres contrées maritimes (1).

Ainsi, en Angleterre, il est de principe que, dans un voyage au long cours, on ne saurait diviser l'*aller* et le *retour* qui sont considérés comme un seul et même voyage, une même expédition. La constatation du bon état du navire au moment du départ, couvre donc la responsabilité de l'assuré pour toute la durée de la navigation, aller et retour, à moins, bien entendu, qu'il ne soit survenu en cours de voyage des avaries majeures, nécessitant des réparations dans un port de relâche, auquel cas un nouveau certificat de visite deviendrait nécessaire.

Cependant lord Tenterden enseigne qu'une innavigabilité momentanée du navire résultant de quelque accident passager, ne serait pas de nature à priver l'assuré du bénéfice de la présomption établie en sa faveur par la visite au départ, surtout si l'accident n'avait pas eu de conséquences fâcheuses. Mais cette opinion, partagée par Horey et qui, d'ailleurs, ne peut trouver son application que dans des cas très-rares, n'a pas été admise dans la jurisprudence pratique. On décide généralement que l'état d'innavigabilité

(1) V. sur ce point, Rennes 3 juillet 1839. Bordeaux, 24 novembre 1840.

Digitized by Google

momentanée d'un navire enlève au certificat de visite toute efficacité légale et oblige l'armateur à une nouvelle visite du navire (Deblois, v° Océan Ins. comp. 16, Picke 303.) Hollingworth v° Broderick, 7 Ad. et Ell. 47. — Dirac v Sadles, c. Mees et Wels 415, 416.)

575.—L'usage aux États-Unis est quelque peu différent, parce qu'il y est de principe d'obliger l'armateur ou le capitaine à maintenir constamment, pendant toute la traversée, son navire en bon état de navigabilité. Cette interprétation plus rigoureuse des devoirs du capitaine enlève beaucoup de son intérêt à la question qui nous occupe, puisque l'assureur peut toujours repousser l'allégation que le dommage a eu lieu pendant la traversée par fortune de mer, en répondant que le capitaine était tenu de réparer à ses frais les avaries de nature à diminuer les conditions de navigabilité de son navire. (Taylor v° Lowell, c. Mass. 347, Rep. Steinmetz v° United-States Ins. Comp. c. Serg. et Rawle 296. — Brandegie v° Nat. Ins. Comp. 20 Johnson, Rep. 328. — Rogers v° Niagara Ins. Comp. c. Hall's, N. Y. Rep. 86.

576.—Lorsqu'à la suite de réparations d'avaries majeures faites dans un port de relâche, le navire a besoin d'une nouvelle visite pour établir son état de navigabilité, le certificat de visite doit être rédigé conformément aux usages du pays; et ce certificat, ainsi dressé, produit les mêmes effets que le certificat délivré conformément aux lois françaises.

« Attendu, décide sur ce point la Cour de Bordeaux, que tout navire, avant de prendre charge, doit être en bon état de navigation;

« Attendu qu'il s'agit dans la cause d'une assurance faite sur un navire espagnol et sur des propriétés espagnoles, pour, de la Havane aller à Santander; que si, dans cette

Digitized by Google

circonstance, les assurés ne sont pas tenus de rapporter un certificat de visite, tel et ainsi qu'il est prescrit par le Code de commerce français, ils doivent cependant rapporter la preuve que le navire était en bon état de navigation au moment de son départ;

« Attendu que, d'après l'art. 648 du Code de commerce espagnol, il doit être fait une reconnaissance de l'état du navire avant son chargement, par le capitaine et les officiers dudit navire, assistés de deux charpentiers calfats, lesquels doivent reconnaître s'il y a sûreté pour entreprendre le voyage, et qu'il doit être fait mention du bon état sur le registre des délibérations;

« Attendu que si cet article n'avait pas force de loi au moment du départ du brick *Los tres Amigos* de la Havane, il faut supposer qu'en Espagne comme en France, on avait reconnu la nécessité de faire constater l'état du navire avant son départ;

« Attendu qu'aucune formalité n'a été remplie avant le départ du navire *Los tres Amigos* de la Havane;

« Attendu que les enquêtes qui ont eu lieu, soit à la Havane, soit à Santander, n'ont point été ordonnés par la justice; que les assureurs n'y ont pas été appelés; que les marins qui ont déposé à Santander reconnaissent bien avoir vu le navire à la Havane, et affirment qu'il était en bon état de navigation; mais que cette assertion ne peut tenir lieu de la certitude du fait acquise d'après les formes juridiques; qu'il ne suffit pas que des officiers mariniers, même expérimentés, aient vu faire des réparations à un bâtiment, pour que, dans leur opinion, il fût en bon état; que cette vérité de fait ne peut résulter que d'un examen spécial et détaillé, fait par des experts commis à cet effet;

« Attendu que les charpentiers calfats qui ont déposé à la Havane n'ont pu parfaitement juger que de ce qui était

Digitized by Google

relatif à leur métier ; que leur témoignage n'est donc pas suffisant pour constater que, dans toutes les parties le navire était en bon état de navigabilité ;

« Attendu, d'autre part, que le navire *Los tres Amigos* a éprouvé une voie d'eau deux jours après sa sortie de la Havane et sans avoir essuyé de mauvais temps ; que le capitaine, dans son rapport, parle seulement de roulis et de vents contraires ; que ce sont là des événements ordinaires de la navigation, et qu'un navire qui ne peut y résister ne peut être considéré comme étant en bon état ;

« Attendu que deux circonstances graves se réunissent contre les assurés ; qu'ils ne prouvent point : 1° que le navire fût en bon état au moment de son départ ; 2° que la voie d'eau ait été occasionnée par les événements majeurs de la navigation ; qu'il faut en conclure que sa perte a été le résultat de son vice propre ;

« Attendu qu'il n'est pas contesté que le propriétaire du navire était aussi le propriétaire des marchandises ; que si l'art. 15 dispense l'assuré sur marchandises de rapporter le certificat de visite, c'est qu'il n'a pas qualité pour faire remplir cette formalité, et qu'il a dû supposer le navire en bon état ; qu'il ne peut en être ainsi dans la circonstance actuelle ; que le propriétaire du bâtiment ne peut être présumé avoir ignoré le mauvais état du bâtiment ; qu'il ne peut imputer qu'à son imprudence la perte des marchandises qu'il y a chargées, et qu'il ne peut en rendre les assureurs responsables ;

« Attendu que les assureurs ayant payé les sommes assurées, il y a lieu d'en ordonner le remboursement, comme aussi de condamner les assurés au payement de la prime.

« La Cour, émendant, relaxe les assureurs des conclusions contre eux prises ; condamne les assurés au payement de la prime avec intérêts ; condamne Pasquez et Cᵉ à rem-

Digitized by Google

bourser les sommes assurées et par eux reçues à raison de l'exécution provisoire du jugement, ainsi que les intérêts à compter du jour du payement; condamne les intimés aux dépens. — Cour royale de Bordeaux, 29 janvier 1834. G. et A. 14. 2. 77.

577.—En parlant des effets de la production ou de la non production du certificat de visite, nous avons surtout eu en vue le cas d'innavigabilité absolue, parce que c'est le plus fréquent et celui qui se présente avec le plus de netteté. Mais il est évident que les solutions ne changeraient, pas s'il s'agissait de tout autre dommage, résultant ou pouvant résulter d'un vice propre, soit du gréement, soit de tout autre partie du navire. Ainsi, la survenance d'une voie d'eau qui peut s'attribuer au vice propre aussi bien qu'à une fortune de mer, obligerait l'assuré à en prouver l'origine s'il ne produisait pas de certificat de visite établissant le bon état de la coque du navire au moment du départ. (V. arrêt précité de Bordeaux, du 29 janvier 1834). Toutefois, dans tous ces cas, il ne faut pas perdre de vue le principe qu'en matière d'assurance, tout accident est présumé fatal. Ce n'est donc que pour les dommages dont la cause peut plutôt être attribuée à un vice de construction ou d'armement qu'à un événement fortuit, que la production ou l'absence d'un certificat de visite peut exercer quelque influence.

§ 2. — Vice propre de la marchandise.

578. — Au point de vue particulier qui nous occupe, les denrées, susceptibles de transport par mer, peuvent se diviser en deux classes, les unes inaltérables, soit par elles-mêmes, soit par suite du séjour plus ou moins prolongé sous le pont du navire, les autres susceptibles d'altération, soit dans leur nature intime, soit dans leur quan-

Digitized by Google

tité ou leur forme extérieure. — Les avaries éprouvées par la première classe de denrées ne peuvent jamais donner lieu à de sérieuses difficultés, puisqu'elles résultent la plupart du temps d'un événement fortuit, et qu'ainsi la présomption est en faveur de l'assuré. Mais il en est tout autrement de la seconde classe ; elles sont la source du plus grand nombre des contestations en matières d'assurances.

579. — Les détériorations éprouvées par les marchandises peuvent être de diverses natures. Les unes portent sur la nature intime de la marchandise et en changent la composition physique ; telles sont les altérations produites par l'échauffement, le contact de l'eau de mer, etc. les autres portent sur la quantité ou la qualité marchande de la denrée et tiennent au mode d'emballage ou d'arrimage des colis. D'autres enfin résultent d'un débarquement et d'un séjour prolongé en plein air ou dans des magasins impropres à la conservation de la marchandise. Mais, quelle qu'en soit la nature et l'importance, l'assureur n'en peut être tenu qu'autant qu'on peut en attribuer la cause principale à un événement de mer, à un accident fortuit. Le principe que nous avons eu si souvent occasion de rappeler dans le livre précédent, *Causa proxima non remota spectatur*, trouve ici l'une de ses applications les plus fréquentes.

Ainsi, les avaries occasionnées aux marchandises par le séjour forcé du navire dans le port où il a été conduit après une prise ou un arrêt de prince, ou par suite de réparations indispensables, occasionnées par un échoument ou un sacrifice volontaire, sont à la charge de l'assureur. Il en serait de même des détériorations survenues dans la cale aux tonneaux et autres colis, par l'effet d'une tempête qui aurait rompu l'arrimage de la cargaison et fait porter la plus grande partie des colis sur un côté du navire. Au contraire,

Digitized by Google

si ces avaries étaient le résultat d'un mauvais arrimage, ou si le séjour prolongé dans un port de relâche provenait du mauvais état du navire, etc., l'assureur n'en serait pas responsable.

On conçoit l'impossibilité d'établir à cet égard aucune règle fixe, c'est donc à l'appréciation d'experts qu'il faut s'en rapporter. Mais pour diminuer autant que possible les contestations, l'usage et, dans certains pays, la loi, ont déterminé un certain nombre d'objets que leur extrême facilité à se détériorer à fait exclure des polices d'assurances ou dont les avaries ne sont a la charge des assureurs qu'autant qu'il y ont formellement consenti.

580.—L'article 355 du Code de commerce exige qu'il soit fait désignation dans la police des marchandises sujettes par leur nature à détérioration particulière ou diminution comme blés ou sels ou marchandises susceptibles de coulage; sinon, ajoute l'article 355, les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré aurait ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

581. — Les articles 7 et 8 titre V de l'ordonnance de Hambourg, sur les assurances, sont plus explicites :

« Quand des marchandises d'une conservation difficile ou susceptibles de coulage, tels que les vins, les oranges, les citrons, et autres fruits sont avariés, rongés par les rats, ou éprouvent un coulage plus ou moins considérable, l'assureur n'en est pas responsable, et le dommage reste pour le compte du propriétaire; à moins que la détérioration ou le coulage n'aient été directement occasionnés par suite d'arrêt de prince, de reprise ou de séjour forcé dans un port de relâche, et, en un mot, par toute autre circonstance de force majeure ayant pour effet d'empêcher le capitaine de

Digitized by Google

continuer librement son voyage. (Klefecker. Samml. Hamb. Gesetze. 7.§ 504).

582. — Les mêmes règles existent en Angleterre. L'assureur ne répond pas non plus des avaries résultant d'altérations dans la nature de la marchandise, du coulage etc., pour les denrées énumérées dans le memorandum qui accompagne les polices. Si cependant il était évident que le dommage éprouvé est la conséquence directe d'un accident de mer, d'une tempête, d'un échouement etc., les assurés auraient le droit de les faire considérer comme avaries survenues par fortune de mer, et d'en rendre les assureurs responsables.

583. — La loi prusienne dispose § 2222. « L'assureur « n'est tenu d'aucun des dommages résultant du vice pro- « pre de la marchandise, de la faute du capitaine ou du « mauvais emballage ou arrimage de la marchandise;

« § 2223. Par suite, si les vins s'aigrissent, que les hui- « les s'altèrent, les fruits se pourrissent, si les grains et cha- « taignes se piquent et s'échauffent, ces dommages res- « tent à la charge du propriétaire de la marchandise. »

« § 2224. Les mêmes principes s'appliquent aux dété- « riorations et déchets accasionnés par les rats, la ver- « mine etc.

« § 2225. Mais si le voyage était accompagné d'accident « for tuitde nature à occasionner des avaries aux marchan- « dises, l'assureur en serait tenu.

« § 2226. L'assureur ne répond également du coulage « des liquides qu'autant qu'il est le résultat d'accidents « fortuits et extraordinaires, tels que l'échouement du na- « vire. »

584. — « L'assureur, dit l'article 643 du Code hollandais, ne répond pas du coulage des vins, eaux-de-vie, huiles, pois, goudrons, bitumes, sirops et autres denrées susceptibles de

Digitized by Google

coulage soit directement, soit par suite de la mouillure d'eau de mer comme le sucre et le sel, à moins que l'avarie ne soit le résultat direct de l'échouement ou du naufrage du navire ; et, dans ce cas, les experts doivent déterminer la quantité ordinaire du coulage de ces sortes de denrées pour la déduire de la perte éprouvée. »

Art. 644. « L'assureur n'est pas davantage responsable des dommages éprouvés par des marchandises d'ailleurs susceptibles d'assurances, mais dont la décomposition ou l'altération a été occasionnée ou favorisée par la présence à bord ou par le contact d'autres marchandises altérées.

585.—Les Codes portugais (articles 1761, 1762, 1763) espagnol (article 862) sarde (article 382) contiennent les mêmes dispositions relativement au vice propre de la marchandise.

586.—On voit que la plupart de ces articles de loi, en cas de difficulté sur l'origine et la cause des avaries, renvoient devant des experts chargés de les déterminer. Mais l'usage a cherché à porter remède à cet inconvénient en introduisant dans les polices d'assurance des clauses qui règlent l'étendue des obligations de l'assureur. Ce sont principalement les clauses de franchise, dont nous avons parlé dans le chapitre 8, du 1er livre de ce traité.

Les clauses de franchises sont ou totales ou partielles ; en ce sens qu'elles affranchissent l'assureur pour la totalité du dommage ou seulement pour une partie. On a vu plus haut, dans l'article 643 du Code hollandais que la franchise partielle doit toujours être déduite du montant du dommage, quelle qu'en soit la cause. C'est là un usage généralement admis. La clause de franchise partielle s'applique à un très-grand nombre d'objets : elle s'étend de 2 à 10 ou 15 0/0, suivant la nature des marchandises ou les usages des Compagnies d'assurances.

Digitized by Google

La clause *franc de coulage* fréquemment employée dans les assurances de liquides s'étend à toute espèce de coulage éprouvé en mer, quelle qu'en soit la cause.

« Considérant, dit à cet égard un jugement du tribunal de Marseille, dont la doctrine a toujours été consacrée depuis par la cour d'Aix, que si la contestation actuelle devait être jugée d'après les principes du droit commun, il n'est pas douteux qu'on devrait mettre à la charge des assureurs la perte résultant du coulage considérable éprouvé par les barriques d'huile dont s'agit, *sous la bonification toutefois du coulage ordinaire et naturel procédant du vice propre de la chose*, et dont les assureurs ne sont jamais tenus aux termes de l'article 352 du Code de commerce ;

«Mais considérant que, dans l'espèce de la cause, les parties ont dérogé par un pacte spécial au droit commun, en stipulant dans la police que les assureurs ne sont pas garants des pertes ou dommages procédant du vice *propre de la chose et qu'ils ne répondent pas du coulage sur les liquides* ;

« Que cette clause est expresse, générale et absolue et affranchit les assureurs de tout coulage, même de celui qui arrive par tempête ou autre accident de mer ; que c'est ainsi que ce pacte de franchise de coulage, usité depuis longtemps à Marseille, a toujours été entendu et exécuté ; que l'auteur du traité des assurances l'atteste d'une manière positive au tome 1', page 392. *La clause* FRANC DE COULAGE, *dit-il, décharge les assureurs de tout coulage, même de celui qui arrive par force majeure* ;

«Que la jurisprudence adoptée jusqu'à ce jour a constamment attribué à cette cause la même étendue et les mêmes effets ; que, dans les divers règlements d'avarie qui se font chaque jour à Marseille, on n'a jamais cessé de la considérer comme dérogatoire au droit commun et comme affran-

Digitized by Google

chissant les assureurs de tout coulage, quel que soit l'accident de force majeure qui l'ait occasionné ;

« Qu'il en est effectivement de la clause *franc de coulage*, par rapport aux liquides, comme de la clause franc d'avaries particulières pour les autres marchandises ; que l'une et l'autre de ces clauses ont toujours été entendues dans un sens absolu et ne sont susceptibles de modifications que dans le cas de sinistre majeur, ou lorsqu'il s'agit de pertes et de dommages volontairement soufferts pour le salut commun. » (Marseille 5 mai 1818.— Guez c. assureurs. Girod et Clariond t. 3, p. 1, p. 180.)

587.—Par contre, les assureurs peuvent prendre la responsabilité même du vice propre et de tous les accidents qui en résultent. Pour les marchandises, cette convention s'exprime par la formule en *quoi que le tout puisse consister.*

Cette clause s'emploie le plus souvent lorsque l'assuré ignore la nature du chargement qui sera pris pour son compte dans un port éloigné ; et elle s'interprète dans le sens de la responsabilité de l'assureur pour toute espèce de marchandises et pour toute nature de dommage. Cette clause est usitée dans ce sens, non seulement en France (1) mais en Hollande où l'article 596 du Code de commerce fixe son sens et sa portée, en Portugal (art. 1762), en Angleterre, etc.

Ce que nous venons de dire de la clause *en quoi que le tout puisse consister*, s'applique également à la *clause d'assurance du vice propre.* Il importe néanmoins de remarquer que cette stipulation, quelque étendue qu'elle soit, ne dispense pas pour cela l'assuré de déclarer les circonstances particulières qui peuvent aggraver le risque à ce point de vue.

(1) Voyez Marseille 18 avril 1830. — Dall. 1832. 3e p. p. 109. — id. 30 novembre 1830. — Rodocanaché et assureurs. Gicod et Clariom, t XI 1'297. — Delaborde, n° 63.

Digitized by Google

Nous venons d'examiner avec détails les caractères et les effets du vice propre ; et nous avons cru devoir nous y arrêter d'autant plus que la plupart du temps, c'est faute de distinguer suffisamment les effets de vice propre et de l'accident fortuit, que des difficultés s'élèvent entre assureurs et assurés. Nous pouvons être plus concis dans le chapitre suivant qui traite des fautes et négligences du capitaine et de l'équipage (baraterie de patron ou d'équipage) parce que, dans la plupart des cas, l'assureur prend à sa charge les dommages résultant de la baraterie.

Digitized by Google

CHAPITRE III

DE LA BARATERIE DU CAPITAINE ET DE SON ÉQUIPAGE.

Sommaire.

588. De la baraterie de patron ou d'équipage. — Renvoi.
589. De la clause d'assurance de la baraterie de patron. — Epoque de son introduction dans les divers pays maritimes.
590. Définition de la baraterie. Code français.
591. Codes sarde et espagnole.
592. Deux éléments essentiels de la baraterie.
593. De la baraterie criminelle.
594. Loi du 10 avril 1825.
595. La baraterie, dans ses effets civils, est soumise aux règles du mandat.
596. Caractère de la responsabilité du capitaine. — De la faute.
597. Continuation.
598. Article 221 du Code de commerce.
599. Division des cas de baraterie du patron, en deux classes. — Les fautes qu'il commet comme capitaine; — les fautes qu'il commet comme mandataire de l'affréteur ou des chargeurs.
600. Des principaux cas de baraterie. — Enumération.
601. Continuation.
602. Cas où il n'y a pas baraterie, par suite de l'absence d'intention frauduleuse ou dolosive
603. Autres exemples de baraterie.
604. De la baraterie par suite de la négligence du capitaine.
605. Législation et usages étrangers. — Ordonnances de Hambourg, de Suède. — Loi prusienne, etc.
606. Du cas où le capitaine est propriétaire du navire.
607. Du cas où il n'est propriétaire que pour partie du navire

Digitized by Google

588.—La seconde cause générale d'avarie comprend les fautes commises par le capitaine ou l'équipage dans la conduite de navire ou la surveillance de la cargaison pendant le voyage. On le désigne sous le nom générique de *baraterie de patron ou d'équipage.*

Nous avons déjà eu, dans le premier livre de ce traité, l'occasion d'indiquer l'étymologie que l'on assigne d'ordinaire à ce mot et ses rapports avec le contrat d'assurance. Nous avons à l'envisager maintenant à un autre point de vue, celui des dommages que les actes de baraterie peuvent causer. A cet égard, il est nécessaire d'entrer dans quelques détails : car c'est l'une des sources les plus fécondes de contestation dans le règlement des avaries particulières.

589.—L'introduction de la baraterie au nombre des risques que la loi et la convention mettent à la charge de l'assureur est assez ancienne. Dans certains pays, elle remonte à l'origine même du contrat d'assurance, du moins tel qu'il est pratiqué aujourd'hui. C'est dans la police d'assurances des marchandises, que la clause d'assurance de la baraterie de patron a presque partout fait sa première apparition. Dans ce cas, en effet la nomination du capitaine et le choix de l'équipage n'appartenant pas au chargeur, on conçoit que celui-ci ait voulu se garantir contre des accidents qu'il lui était impossible d'éviter, et que d'un autre côté les assureurs aient consenti à les considérer, par rapport à lui, comme des accidents fortuits, de véritables fortunes de mer. Mais plus tard cette clause s'étendit aux assurances sur corps, même lorsque la nomination du capitaine et le choix de l'équipage étaient laissés aux assureurs. Ce n'est que depuis une époque toute récente, que, par une extension plus grande encore et beaucoup moins facile à justifier, la clause d'assurance de la baraterie, est devenue d'une application générale à tous les cas. L'usage établi à

Digitized by Google

cet égard a pris une telle autorité qu'il a été consacré par la législation de la plupart des peuples maritimes et que si l'ordonnance de 1681, et le Code de commerce n'ont pas mis la baraterie au nombre des risques légaux, elle est comprise par les formules de polices françaises au nombre des risques couverts par l'assurance.

590. — On est à peu près unanime, dans la pratique, sur le sens qu'il convient d'attacher au mot *baraterie*. Mais il n'en a pas toujours été de même parmi les auteurs. Et si, dans le fond des choses, la divergence n'a jamais été considérable, les formes et les termes de la définition ont au moins beaucoup varié. Toutefois la précision des termes de notre Code de commerce (articles 216,221,353) et l'autorité qu'il a justement acquise dans les pays commerçants, n'a pas peu contribué à ramener l'harmonie dans la doctrine comme dans la pratique.

On range donc sous la domination de baraterie toute faute commise par le capitaine ou l'équipage, toute infraction aux obligations que la loi ou les usages leur imposent, soit à l'égard du propriétaire du navire, armateur ou affréteur, soit à l'égard des chargeurs, propriétaires de la marchandise. (Emérigon, t. I, p. 368. — Pardessus, t. III, p. 272 — Dageville, t. III, p. 279. — Boulay Paty, t. IV, p. 62. Locré, t. II, p. 383, Lemonnier, t. I, p. 216.) (1).

(1) Il semble, en effet, d'après les définitions données par la jurisprudence que la baraterie ne comprenait que les actes proprement dits de fraude et de tromperie par le capitaine dans les faits de négligence ou d'ignorance grossières.

« La baraterie, disait le juge Willes, comprend toute espèce « de fraude ou de méfait commis par le capitaine et de nature à « préjudicier au navire ou à la marchandise. » (Lockyer V° Offley, 1 T. R., 259.) Lord Hardwicke définit la baraterie « tout tort causé au navire ou à la cargaison. » (*An act of wrong done by the master against the ship and goods.*) — Leeven V° Sjasso. Postlew. *Dict.*, V° *Assurances*. Lord Mansfield dit que toute tricherie, toute fraude, toute supercherie du capitaine contre l'armateur

Digitized by Google

591.—La même définition est consacrée par les codes sarde et espagnol qui ont suivi les dispositions du Code de commerce, elle l'est également en Hollande et à Hambourg. Enfin, après d'assez longues incertitudes, elle l'est aussi en Angleterre et aux États-Unis.

592.—Tout acte de baraterie suppose, d'après la définition qui précède, deux éléments essentiels : une faute volontaire ou involontaire et un préjudice occasionné soit au navire, soit à la cargaison.

Mais on comprend qu'il y ait dans la gravité de ces fautes des degrés très-différents, et que, si elles aboutissent toutes, dans leurs effets civils, à une indemnité pécuniaire, elles peuvent aussi entraîner bien d'autres conséquences.

Et d'abord, il faut ranger dans la classe des actes de baraterie non-seulement les infractions directes aux dispositions de la loi ou du contrat (*gesta committendo*), mais encore les négligences graves, les oublis essentiels, les

ou les chargeurs est une baraterie (*a cheat, a fraud, a covering, a trick is baratry.*) VALLEJO V^s WHEELER, *Cowp.*, 56. Enfin lord Ellenborough dit que la baraterie comprend toutes fraudes faites par le capitaine dans ses rapports avec ses mandants, et de nature à exposer l'objet assuré. (EARTLE V^s ROWEROFT, 8, East., 126.) — Il semble, d'après ces définitions, que l'on n'entende en Angleterre comprendre dans la baraterie que les actes de fraude proprement dite, et telle a été longtemps la tendance des tribunaux anglais. Il y avait à cette époque discordance complète entre la doctrine du continent et celle de l'Angleterre. Mais un examen plus réfléchi de la baraterie a ramené l'opinion des jurisconsultes anglais à celle qui est suivie en France. Il est donc reconnu aujourd'hui que la négligence grossière, l'ignorance, l'absence de vigilance, donnent lieu comme en France à la baraterie de patron. (Park., t. I, p. 111.). Néanmoins on s'y montre moins sévère qu'en France sur le degré de vigilance exigé du capitaine : cela est d'autant plus remarquable que nous avons vu dans le livre précédent qu'au contraire on étend outre mesure en Angleterre les obligations et par suite la responsabilité pécuniaire de l'armateur à l'égard des chargeurs.

Digitized by Google

autes d'ignorance du capitaine ou de l'équiqage, (*gesta omittendo*). L'une et l'autre espèce d'actes constituent en effet des fautes qui peuvent occasionner un dommage appréciable.

593.—Mais à un autre point de vue, on distingue, dans les actes de baraterie, ceux qui portent atteinte à la loi pénale et contreviennent à des dispositions réglementaires spéciales assimilées à la loi pénale; et ceux qui, bien qu'occasionnant un préjudice, ne présentent pas ce caractère de gravité et restent renfermés dans la limite des simples manquements aux principes du mandat et aux obligations du mandataire à l'égard de son mandat.

On a appelé la première espèce d'actes *baraterie criminelle*, l'autre est la *baraterie civile*.

594.—Les principes qui gouvernent la répression de la baraterie criminelle ne rentrent pas dans le cadre de ce travail. Nous n'en dirons donc que ce qu'il est indispensable de savoir pour l'intelligence des règlements d'avarie.

Les actes de baraterie criminelle constituent nécessairement des délits contre les personnes ou la propriété, prévus et punis par le Code pénal. C'est donc au Code pénal et aux ouvrages qui l'ont commenté qu'il faut s'en référer pour la plupart de ces délits. Il en est cependant qui se rattachent plus spécialement à la police de la navigation maritime. Ces actes étaient prévus et punis par l'Ordonnance de 1681; depuis la survenance des Codes, cette Ordonnance a été remplacée par la loi du 10 avril 1825, qui forme le Code des marins à cet égard. Le titre 2 de cette importante loi est consacré tout entier à la baraterie criminelle. Nous y renvoyons le lecteur désireux de connaître en détail les délits dont le capitaine peut se rendre coupable.

595.— Considérée dans ses conséquences civiles, et par

Digitized by Google

demnité (*salvage charges*) à l'équipage ou aux passagers du navire en détresse, qui ont fait tous leurs efforts pour le sauver. C'était là leur devoir et leur plus pressant intérêt. (Branston, 26 juin 1826, 2 Hag. Adm. Rép. 3) (1).

Il en serait de même, si le sauvetage avait été opéré par un navire chargé de naviguer de conserve avec le navire sauveté. On décide, dans ce cas, que l'un des navires est tenu de prêter à l'autre aide et assistance et qu'il n'a fait que remplir son mandat en le sauvant. (*Zephyr*, Arrowsmith, 17 février 1827. 2 Hag. Adm. Rép. 43.)

Ce que nous avons dit de l'équipage et des passagers, s'applique naturellement au pilote qui, en concourant au salut du navire, ne fait que remplir sa mission.

Les droits de sauvetage sont acquis au sauveteur, quel que soit son caractère et la qualité du navire qui a opéré le sauvetage. Ainsi, il est dû à un navire de guerre comme à un navire de commerce, quoiqu'on puisse dire que le navire de guerre, chargé d'exercer la surveillance de la côte est, dans une certaine mesure, tenu de prêter son concours aux navires en détresse. Dans ce cas, l'indemnité accordée est autant une prime d'encouragement qu'une récompense du service rendu. (*Louise*, Higginbothame 12 novembre 1813. 1. Dod. 317.)

La tendance de la jurisprudence semble même être de favoriser, par une indemnité plus forte, les bâtiments à vapeur qui vont renflouer les navires à la côte et donner la remorque en cas de détresse. La valeur de ces bâtiments, les dangers auxquels ils s'exposent sont, en effet, plus con-

(1) On distingue cependant le cas où l'un des passagers viendrait à prendre le commandement du navire, et, par l'habileté de sa manœuvre, à le dégager et à le ramener en lieu de sûreté. Dans un cas pareil, l'indemnité de *salvage* a été accordée à ce passager (Newman v. Walters, 1804. 3 B. et P. 612).

Digitized by Google

sidérables que pour les bâtiments à voiles ; leurs services, d'ailleurs souvent très-efficaces, doivent être mieux rémunérés. (*Traveller* Mᵉ Clear. 3 Hag. Adm. Rep. 370.)

617.—Il est de principe, dans la jurisprudence anglaise, que l'indemnité de sauvetage appartient au capitaine et à l'équipage, et non au propriétaire du navire : celui-ci n'a donc aucun droit à la réclamer. (*The San Bernardo*, 18 février 1779, 1. Rob. 178.)

C'est devant la cour d'amirauté, dans le cas où le sauvetage a eu lieu en pleine mer, et devant la juridiction ordinaire, s'il a eu lieu à la côte, que l'action en indemnité doit être portée. (*The Aquila.* Lumsden, 27 novembre 1798, 1 Rob. 37.)

Le droit anglais, comme la loi française, accorde aux sauveteurs un privilége sur les objets sauvés pour le payement des frais et de l'indemnité de sauvetage (*Stat.* 9, 10. Victor. C. 99. — Arg. art. 327, c. com). Ce privilége a la préférence sur tous les autres, sauf les frais de justice nécessaires pour arriver à la vente des objets sauvés. (Nolte. T II, p. 876.)

Mais l'obligation de contribuer à l'indemnité ne porte, comme pour les avaries communes, que sur les objets qui se trouvaient à bord au moment du péril et qui ont bénéficié du sauvetage. Ainsi les marchandises antérieurement débarquées, le fret non acquis n'y contribuent pas.

618.— Après cette digression qui était nécessaire pour l'intelligence de certaines parties des règlements d'avaries particulières surtout en Angleterre (1), nous n'avons plus

(1) Il est très-intéressant pour l'assureur de savoir si le dommage doit être réglé comme avarie particulière ou comme sauvetage après délaissement. Dans le premier cas, en effet, la propriété de l'objet avarié demeure à l'assuré, et il ne reçoit que la différence de valeur résultant de l'avarie ; dans le second, au con-

Digitized by Google

que quelques mots à ajouter pour rappeler les conditions essentielles qui caractérisent les dépenses de nature à être admises en avaries particulières.

Il faut, avons-nous dit en parlant des avaries communes, que la dépense ait un caractère imprévu et extraordinaire, c'est-à-dire qu'elle ne rentre en aucune façon dans la catégorie des dépenses que le capitaine est tenu de faire, pour accomplir la traversée qu'il a entreprise et qu'elle soit motivée par un accident fortuit.

Il faut, avons-nous dit encore, qu'elle soit indispensable, c'est-à-dire qu'il y ait danger réel, péril évident, si la dépense n'était pas faite immédiatement.

Il faut enfin que la dépense ait pour but le bien du navire et de la cargaison.

Toutes ces conditions s'appliquent aux dépenses faites en vue de l'intérêt isolé du navire ou de la cargaison : et il y a sous ce rapport identité dans les caractères essentiels des dépenses admises en avaries communes et des dépenses admises en avaries particulières.

Après ces généralités qu'il était indispensable de connaître, nous abordons l'objet principal de ce livre, le règlement des avaries particulières, et nous commençons par l'examen des règles qui président au règlement des avaries matérielles, au navire et aux marchandises.

traire, l'assureur auquel on a fait délaissement doit payer la valeur totale de l'objet, sauf à recouvrer pour son compte le montant de la vente de l'objet sauvé.

Digitized by Google

CHAPITRE VI

DU RÈGLEMENT DES AVARIES PARTICULIÈRES. — DU RÈGLEMENT DES AVARIES SUR NAVIRES ET DES AVARIES SUR FRET.

Sommaire.

619. Transition. — Rappel des deux systèmes d'assurance.
620. Cette distinction ne s'applique pas au navire.
621. Division des avaries sur navire.
622. Etablissement du compte d'avarie. — Difficultés qu'il entraîne. — Evaluation.
623. Causes de l'avarie.
624. L'évaluation conventionnelle dans la police prévient ces difficultés.
625. Du cas d'assurance partielle.
626. Usages à cet égard.
627. Distinction entre les diverses avaries. — Des avaries réparées en cours de voyage. — Questions.
628. De la différence du prix des réparations au port de relâche et au port de destination.
629. Opinion de Magens. — Sa réfutation.
630. Prix des gages et frais de l'équipage, pendant les réparations.
631. Cas où le navire est obligé d'aller du port de destination à un port de relâche pour se réparer.
632. Jurisprudence anglaise et américaine sur ce point.
633. Exception au principe ci-dessus. — Déduction du tiers pour différence du neuf au vieux.
634. Origine de cette règle en France.
635. Son extension à tous les pays maritimes.
636. Ses inconvénients. Critiques auxquelles elle a donné lieu.
637. Cette règle ne doit pas être appliquée dans son sens absolu. Exemples. Main-d'œuvre.
638. Usages anglais.
639. Exception pour les navires neufs. Définition.

Digitized by Google

640. Continuation. Que faut-il entendre par *premier voyage?*
641. De la base d'évaluation pour la déduction du tiers.
642. Exception à la règle de la déduction pour les ancres, chaînes, etc.
643. Application de la règle au doublage en cuivre.
644. Mode de calcul de la valeur du cuivre pour la déduction.
645. Retour de la jurisprudence aux vrais principes sur cette question.
646. Du règlement sur fret. Observations générales.
647. Moyen d'éluder la loi.
648. Principe de ce règlement.
649. Exemples d'application.

619.— L'étude que nous venons de faire des causes générales d'avaries nous conduit, par l'ordre naturel des idées, à l'examen de l'évaluation des dommages éprouvés, soit par le navire, soit par la cargaison, et à la fixation de l'indemnité qui en est la conséquence. Cette double opération compose le règlement d'avarie, dont l'établissement soulève quelquefois de très-délicates questions.

Il n'est personne, en effet, parmi les jurisconsultes ou les négociants adonnés à l'étude et à la pratique du droit commercial maritime, qui ne connaisse les nombreuses controverses que le règlement des indemnités fait naître tous les jours, et la variété des usages suivis à cet égard dans les différents ports. Cette diversité de solutions et d'usages a pour cause principale l'existence des deux systèmes d'assurance dont nous avons déjà parlé plus d'une fois, l'un, considérant l'assuré comme suffisamment indemnisé du moment où, par le fait de l'assurance, il rentre dans l'intégralité de ses déboursés ; l'autre, soutenant qu'en équité comme en droit, l'assureur doit encore l'indemniser pour la perte de son temps et de son industrie, lesquels forment une valeur non moins précieuse et non moins certaine que le capital monnayé, et que cette

Digitized by Google

indemnité ne peut être autre que la valeur qu'aurait eue la marchandise, si elle fût arrivée à l'état sain.

620—Ces deux systèmes, qui forment comme deux espèces d'assurances, ont été proposés et soutenus principalement à l'occasion des assurances sur marchandises : ils n'ont exercé qu'une influence très-secondaire sur le mode de règlement d'avaries sur navire.

Le navire, en effet, n'est pas une marchandise achetée au départ pour être revendue à l'arrivée, et dont la valeur puisse se déterminer par un prix de facture ou par les cours établis pour les denrées de même nature. Exclusivement affecté à l'industrie du transport, le navire n'a de valeur que suivant son plus ou moins d'aptitude à accomplir une traversée, à effectuer un voyage. Il n'y a pas, pour lui, de cours et de valeur absolue. Un navire peut avoir, aux yeux de son armateur, une valeur spéciale, représentée par son utilité dans un temps donné ou pour un genre de commerce particulier. C'est en cela que réside la principale difficulté de l'évaluation des avaries sur navire. Et l'on peut dire, avec un auteur anglais, qu'il est si difficile de déterminer la véritable valeur d'un navire après un certain temps de navigation, qu'on ne peut espérer arriver qu'à des évaluations approximatives et à quelque chose qui soit aussi peu éloigné que possible de la vérité. (Arnould, *loc. cit.*)

621.—On divise ordinairement en deux classes les avaries sur navires: les *avaries majeures* et les *avaries proprement dites*. Les avaries majeures sont, comme leur nom l'indique assez, celles qui ont pour résultat de compromettre gravement l'existence du navire, et qui exigent une réparation immédiate dans un port de relâche. Les avaries particulières proprement dites n'atteignent pas ce caractère de gravité, et, dans la plupart des cas, n'entravent pas la

Digitized by Google

navigation et l'achèvement du voyage. Il arrive souvent que les avaries majeures donnent lieu au délaissement, par suite, au recours pour perte totale contre l'assureur. Nous n'avons donc pas à nous en occuper dans un traité exclusivement consacré aux avaries; mais quelquefois, néanmoins, elles n'entraînent pas la condamnation du navire et entrent ainsi dans les éléments du compte d'avaries.

622. — Pour établir ce compte, l'une des difficultés les plus considérables est de déterminer la valeur du navire au départ. C'est, en effet, le terme de comparaison indispensable pour apprécier le préjudice souffert par suite de l'avarie et le degré d'amélioration apporté au navire par la réparation des avaries éprouvées. Il est rare que des experts, quelque habiles qu'ils soient, puissent arriver après coup à une évaluation du navire satisfaisante pour les deux parties. Aussi adopte-t-on de plus en plus l'usage de fixer de gré à gré la valeur du navire, au moment de la signature de la police ou du départ du navire. Cette évaluation est alors prise pour base dans la recherche du quantum des dommages éprouvés.

623. — Une autre difficulté, non moins grande de notre sujet, consiste dans la recherche de la cause de l'avarie, c'est-à-dire dans la détermination des avaries produites par fortune de mer et de celles résultant de la vétusté et de la dépréciation naturelle du navire. « Car, « ainsi que le remarque Benecke, quoiqu'un navire soit, « au moment où il prend la mer, dans un parfait état « de navigabilité, pourvu de toutes choses nécessaires à « sa bonne navigation, il se produit, en cours de voyage, « mille petits accidents, l'usure des câbles, la déchirure « des voiles, la rupture d'une ancre, etc., qu'on peut tout « aussi bien attribuer à la détérioration naturelle du na- « vire qu'à un événement de mer. On ne doit pas être sur-

Digitized by Google

« pris, ajoute-t-il, que l'opinion des auteurs, et plus en-
« core l'usage des différents pays, soient aussi peu d'ac-
« cord sur cette question. » (BENECKE, édit. DUBERNAD, t. II, p. 529.) « De même, dit Valin, qu'on ne peut deman-
« der aux assureurs ce que le navire a perdu de sa valeur
« pour avoir plus de services qu'il n'en avait, ou parce
« que les cordages ou les voiles sont usés, de même, le
« navire étant à l'ancre, si les câbles auxquels les ancres
« sontattachés s'usent, rompent ou sont coupés par l'ef-
« fet seul du courant ou du tangage, les assureurs ne sont
« pas tenus de cette perte. Autre chose serait, si la vio-
« lence des coups de vent ou de mer obligeait à filer les
« câbles ou en causait la rupture, et de même si quelque
« coup de vent emportait une voile ou une vergue. » (VALIN, Comm., art. 29.)

624. — Ici, comme plus haut, le remède est dans l'évaluation conventionnelle du navire dans la police. Dans ce cas, en effet, l'expertise n'est pas nécessaire, et tout ce que le navire a pu perdre, par suite des avaries souffertes en cours de voyage, est dû par l'assureur (NOLTE, t. II, p. 787. — BENECKE, *loc. cit.* — FRÉMERY, *Etude de droit com.*, p. 337. — BOULAY-PATY, t. I, p. 282. — Marseille, 15 juin 1838. ZIZINIA c. ASSUREURS, G. et Cl., t. 17, 1, 283 (1).)

(1) Ce point est constant en jurisprudence.

« Attendu, dit un jugement du tribunal de Marseille, que le Code de commerce déclare nulle ou réductible l'assurance faite pour une somme excédant la valeur des objets assurés : que ce serait rendre cette défense de la loi illusoire que d'admettre, sans examen et par le seul motif qu'elle a été consentie par les assureurs, l'évaluation que l'assuré donne dans la police, de l'objet qui forme l'aliment du contrat; que, cependant, cette clause ne pouvant être considérée comme non écrite, c'est aux tribunaux à examiner, suivant les circonstances, si les assureurs ont pu vérifier, soit par les énonciations contenues dans la police, soit par l'inspection de l'objet assuré, si l'évaluation qu'en faisait l'assuré

Digitized by Google

625. — Cette règle est surtout utile dans le cas où la totalité de la valeur ne se trouve pas assurée ou ne l'est pas par le même assureur.

En effet, le capital évalué sert alors de base et dispense de l'expertise pour déterminer la valeur du navire au départ, et l'on raisonne comme si l'assuré était son propre assureur, pour la différence entre cette valeur au départ et la dépréciation ou les dépenses occasionnées par les avaries. Ainsi, Armand fait assurer 14,000 fr. sur corps du navire *la Fortune*, dont la valeur n'est pas énoncée dans la police, ou se trouve évaluée pour une somme très-supérieure, pour un voyage aux Antilles françaises. Au port de destination, le navire est évalué 28,000 fr. et les avaries éprouvées 7,000 fr. Comme par suite de l'évaluation de 28,000 fr., Armand est resté son propre assureur pour la moitié du navire, il devra supporter la moitié des avaries : il y aura donc à établir entre les deux chiffres la même proportion, et l'assureur se trouvera libéré en payant à Armand 3,500 fr.

626. — La plupart des pays maritimes ont adopté l'usage de ce mode de supputation. Il est de jurisprudence en Angleterre (SHAW v^s FELTON, 2 East., 109. — HAIGH, v^e DE LA COUR, 3 Campb., 319). Il est également admis

est nulle ou exagérée. (Marseille, 9 janvier 1840, ROUZA c. ASSUREURS, G. et Cl., 19, 1, 26.)

Cette doctrine est confirmée, en ces termes, par un arrêt de la Cour de cassation :

« Attendu que la loi abandonne aux parties le soin d'estimer la valeur des marchandises assurées; qu'elle ne détermine aucune base ou règle légale de leur évaluation, qu'elle ne fixe même le mode de leur évaluation que pour le cas où les polices n'ont pu déterminer cette valeur.

Que s'il n'y a ni dol, ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite et convenue. (C. cass., 8 mai 1839. LARRANAGUE c. ASSUREURS, G. et Cl., 19, 2, 83)

Digitized by Google

aux États-Unis (Brooks v° Oriental Ins. Comp., 7, Pick, 159. — Phillips, 2, 194), à Hambourg et dans la plupart des ports de la Baltique (Meno pohl, 4, 669).

627. — Dans les règlements d'avarie sur navire, la difficulté consiste donc moins dans la détermination de la valeur du navire, qui résulte, soit de la convention, soit de l'expertise, que dans l'évaluation des avaries et dans la fixation de leurs causes et de l'époque où elles se sont produites.

628. — A cet égard, il ne faut pas confondre le cas où les avaries ont été réparées en cours de voyage et le cas où elles ne l'ont pas été : En d'autres termes, il importe de connaître si l'indemnité réclamée est représentée par des dépenses déjà faites, ou si elle se rattache à un dommage matériel non encore réparé.

L'opération est assez simple dans ce dernier cas, puisqu'il suffit d'expertiser le montant du dommage et d'en déterminer la cause : ce qui peut assurément donner lieu à des discussions de fait, mais ce qui intéresse peu les principes.

Dans le cas, au contraire, où les réparations ont été faites en cours de voyage, plusieurs questions peuvent se présenter.

Ainsi il est nécessaire de savoir si la réparation a eu lieu au port de destination ou si elle a été effectuée en cours de voyage, dans un port de relâche. — D'un autre côté, l'assuré est-il tenu de faire connaître à l'assureur la nécessité des réparations, et d'obtenir son assentiment pour la confection des travaux, soit au port de relâche, soit au port de destination?

Lorsque les réparations ont lieu dans le cours du voyage, dans un port de relâche, il arrive souvent que les frais se trouvent surélevés par la cherté de la main-

Digitized by Google

d'œuvre ou de la rareté des matériaux dans le port. On s'est demandé si, dans ce cas, l'assureur n'était pas en droit de faire réduire les dépenses au chiffre qu'elles eussent atteint au port de destination.

629. — Ainsi, Magens, notamment, a soutenu que l'assureur n'était pas tenu de payer à l'assuré le montant de la dépense supportée pour les réparations, lorsqu'il est établi que ces mêmes réparations faites au port de débarquement auraient entraîné des frais beaucoup moins considérables. Cet auteur prétend que, dans ce cas, les objets remplacés ne peuvent être remboursés par l'assureur que sur le pied de la valeur que ces articles avaient au moment où l'assurance a été faite, ou proportionnellement à l'évaluation contenue dans la police; et il propose, à cette occassion, un assez singulier mode de règlement, celui de faire contribuer l'armateur, dans la proportion du profit espéré sur le fret. (Magens, T. 1, P. 55).

Il suffit d'un instant de réflexion pour faire justice de ce singulier système.

On n'aperçoit, en effet, aucune raison pour que les assureurs soient affranchis de la perte résultant du haut prix des matériaux ou de la main-d'œuvre dans le port de réparation. C'est là une des conséquences les plus directes des événements de mer qu'il s'est engagé à supporter pendant le cours du voyage assuré, puisqu'on doit supposer que le capitaine n'eût pas fait relâche, si la sûreté du navire et de la cargaison ne l'eût exigé. Ce sont donc là des chances qui ont dû entrer dans les prévisions de l'assureur (1). (Stevens. P. 96).

(1) Les recueils d'arrêts américains fournissent cependant l'exemple d'un cas particulier qu'il n'est pas inutile de citer, et où le capitaine nous paraît avoir tenu la meilleure ligne de conduite et la plus recommandable en pareille conjoncture. Un capitaine arriva

Digitized by Google

630. — Mais l'assureur est-il également tenu de payer, à titre d'accessoires, les dépenses de gages et nourriture d'équipage pendant le temps des réparations?

La Cour de cassation a résolu cette question par un arrêt rendu motivé dans l'espèce suivante.

Le sieur Calvet aîné, de Bordeaux, armateur du navire *la Joséphine*, le fait assurer à Nantes par les sieurs Dallens et consorts, pour le voyage de Bordeaux à Montevideo. Dans le trajet, le navire assuré éprouve des avaries qui sont vérifiées et réparées au moyen d'un emprunt à la grosse, contracté par le capitaine.

Au retour du navire en France, le sieur Calvet assigne ses assureurs devant le tribunal de Nantes à fin de remboursement des avaries réglées à Montevideo, en y comprenant la prime de grosse et les frais de l'équipage pendant les réparations.

Les assureurs prétendaient n'avoir à supporter que le coût des réparations faites au lieu de reste, c'est-à-dire le prix des matériaux et de la main-d'œuvre. et ne rien devoir pour la prime de grosse et les frais de l'équipage.

Sur quoi, jugement qui fait droit à la demande de Calvet. — Appel. — Arrêt de la Cour royale de Rennes.

« Considérant que d'après les conventions intervenues

. . . . . .

dans un port de relâche avec des avaries considérables, dont la réparation devait entraîner des frais beaucoup plus grands que ceux qu'elles eussent coûter au port d'armement. Dans la pensée de sauvegarder tous les intérêts, il se contenta de faire faire au port de relâche les réparations les plus indispensables pour achever son voyage et revenir à son port d'attache, où le navire fut complétement réparé. Les juges, sur l'action de la compagnie d'assurance en dégrèvement des frais faits au port de relâche, n'hésitèrent pas à les comprendre dans le règlement des avaries particulières, en louant le capitaine de son habile réserve. (WALKER, v° LOUISIANA INS. COMP. 9. Martins. Rep. N. S. 276).

Digitized by Google

« entre les assureurs et l'assuré pour le voyage d'aller de « Bordeaux à Montevideo, conventions d'ailleurs confor- « mes aux dispositions de l'article 850 C. de Com. les « assureurs prenaient à leur charge toutes les pertes et « dommages qui pourraient arriver au navire pendant sa « traversée; qu'il en résulte que le propriétaire du navire « était garanti par eux de toutes les dépenses extraordi- « naires que l'article 397 du même Code qualifie *d'ava- « ries;* qu'ils doivent donc lui rembourser toutes celles « qu'il a été obligé de faire pour remettre le navire au « même état que s'il fût arrivé à Montevideo sans avoir « éprouvé d'avaries, en déduisant seulement la différence « du neuf au vieux, telle qu'elle avait été convenue.

« Considérant que l'indemnité, qui doit être complète, « ne le serait pas, si elle ne comprenait la *prime de « l'emprunt à la grosse* que le capitaine, qui a justifié « n'avoir pas eu de fonds pour réparer les avaries, fut « obligé de contracter pour pourvoir à la dépense qu'elles « nécessitaient; qu'en mettant cette prime à la charge des « assureurs du voyage d'aller, ce n'est pas les constituer « assureurs du voyage de retour, mais les soumettre seu- « lement au remboursement des frais faits pour la répara- « tion d'avaries éprouvées pendant le cours du voyage « d'aller par eux assuré.

. . . . . .

« Considérant que l'équipage ne pouvait être congédié à « Montevideo, comme il eût pu l'être en France; que les « frais de nourriture des matelots et les loyers de l'équi- « page, pendant le temps des réparations, sont aussi une « dépense que les avaries souffertes ont occasionnée; que « l'intimé doit donc être indemnisé par les appelants, con- « formément à l'article 403 du Code de commerce. »

Sur le pourvoi formé par les assureurs contre cet arrêt

Digitized by Google

et fondé sur la violation des articles 350 et 397 du Code de commerce, la cour de cassation a rendu l'arrêt suivant :

« Attendu que l'arrêt attaqué constate que, d'après les « conventions faites entre les parties, les assureurs étaient « tenus de tous les dommages et pertes qui pourraient ar- « river au navire pendant la traversée ;

« Attendu qu'il est reconnu que les avaries du navire la « *Joséphine* ont été éprouvées pendant le voyage de Bor- « deaux à Montevideo ; que l'assuré a par suite droit d'être « indemnisé complétement de toutes les dépenses que ces « avaries leur ont occasionnées ;

« Attendu qu'il a été constaté par l'arrêt attaqué que le « capitaine, pour pourvoir à Montevideo aux réparations « du navire, a été contraint, faute de fonds, de recourir à « l'emprunt à la grosse, et que dès lors la prime de cet « emprunt doit être mise à la charge de l'assureur ;

« La cour rejette. »

(C. de cass., 4 nov. 1845, Dallens et cons. c. Calvet.— G. et Cl., 25, 2, 42 (1).

631. — La même solution s'applique au cas où le navire est obligé de se rendre du port de destination au port de relâche pour la réparation de ses avaries.

Le loyer et la nourriture des matelots sont réputés avaries particulières, et dès lors à la charge des assureurs sur corps, aussi bien que le loyer et la nourriture des matelots pendant la durée des réparations.

(1) Même décision par la cour de Bordeaux : « Attendu, quant « aux gages et à la nourriture de l'équipage, pendant le temps « reconnu nécessaire pour réparer les avaries, que cette dépense « extraordinaire est la conséquence des avaries et un dommage « dont la répartition doit être à la charge des assureurs. » Bordeaux, 3 mai 1841. — Fabre c. Assureurs. G. et Cl., 20, 2, 162. V. cependant : Marseille, 7 nov. 1828, G. et Cl., 9, 1, 235. — Paris, 5 nov. 1843, G. et Cl., 23, 2, 145.

Digitized by Google

« Attendu, dit à cet égard un arrêt de la cour de Bor-
« deaux du 6 décembre 1830, que la nourriture et le loyer
« des matelots constituent une dépense à la charge du
« maître du bâtiment; que s'ils entrent dans les avaries
« particulières, aux termes de l'article 403, § 4, Code de
« commerce, pendant les réparations qu'on est obligé de
« faire au bâtiment, c'est qu'ils deviennent alors dépenses
« extraordinaires faites pour le navire, et qu'ils rentrent
« dans les dispositions générales de l'article 397; — que
« la disposition du § 4 de l'article 403 est une conséquence
« et une application du principe général établi par l'article
« 397; que bien loin qu'on doive le considérer comme une
« limitation, il n'en est que le développement; que cette
« explication est confirmée par le § 5 du même article, qui
« qualifie d'avaries particulières, en général, les dépenses
« faites pour le navire seul, depuis son départ jusqu'à son
« retour. »

Bordeaux, 6 décembre 1840. — ASSUREURS c. CHOBELET, S. V. 31, 2, 262.) — Marseille, 5 sept. 1833. — FABRY c. ASSUREURS. G. et Cl. 15, 1, 142.

632. — Mais ce principe, posé par les § 4 et 5 de l'article 403, Code de commerce, de considérer les gages et frais de nourriture de l'équipage, pendant le temps des réparations, comme un accessoire des avaries particulières souffertes par le navire, n'a pas été admis en Angleterre ni aux États-Unis. De même que dans les cas de détention par suite d'arrêt de prince, de prise, etc., nous avons vu qu'il est d'usage en Angleterre de laisser les gages et frais de nourriture de l'équipage à la charge du capitaine et de l'armement; de même, il y est admis que les mêmes frais et débours restent au compte de l'armement durant le temps de réparation. « La raison en est, dit Park, que l'assureur garantit seu-
« lement la conservation du navire, laquelle n'est pas

Digitized by Google

« intéressée par la prolongation plus ou moins considé-
« rable du séjour du navire dans le port de destination et
« de relâche. Cette prolongation est donc en dehors des
« risques couverts par l'assurance. D'un autre côté, le ca-
« pitaine et l'équipage étant engagés par l'armateur pour
« atteindre le but du voyage, l'assureur peut exiger que le
« navire soit toujours bien soigné, entretenu et suivi jus-
« qu'à sa destination. L'armateur doit donc les services
« de son équipage à son propre navire ; et cette obligation
« doit s'étendre au temps des réparations, qui fait partie
« du voyage. (Park., t. I, p. 69 et 71. — FLETCHER v^s POOLE. Sitt. after East., 1769, per lord MANSFIELD. ROBERTSON v^s EWER, 1, T. R., 127.)

Tel est aussi le sentiment de Phillips, qui cite plusieurs arrêts rendus par les cours de circuit des divers États de l'Union américaine. (DUNHAM v. COM. INS. CO., 11. Johnson, 315. C. C. Connecticut. —SAGE v. MIDDLETOWN INS. CO., 1. Com. *Rép.*, 239. — C. c. Ohio. —PHILLIPS, t. II, p. 196.

633. — Il ne faudrait pas toutefois considérer comme d'une application rigoureuse et absolue la règle que nous venons de poser, que les réparations faites, en cours de voyage ou au port de destination, doivent être remboursées par l'assureur, d'après les prix de facture ou toute autre pièce justificative.

Une exception toute naturelle se présente, qui vient d'ordinaire réduire le montant de l'indemnité réclamée par l'assuré.

C'est un principe élémentaire, en matière d'assurance, que l'assureur sur corps n'est pas tenu de la diminution de valeur qu'éprouve journellement le navire, par l'effet même de la navigation. « On ne peut demander aux assureurs, dit Emérigon, ce que le navire a perdu de sa valeur

Digitized by Google

pour avoir plus de service qu'il n'en avait, ou parce que les cordages ou les voiles sont usés. » (Emérigon, t. I, p. 399.) Or le remplacement d'un agrès brisé par la tempête a pour résultat de substituer un objet neuf à un objet déjà plus ou moins usé, plus ou moins vieux. En remboursant à l'assuré le coût exact de l'objet acheté en remplacement, l'assureur lui procurerait ainsi un bénéfice indirect, qui n'est pas dans l'esprit et le but du contrat d'assurance, bénéfice d'autant plus grand pour l'assuré que le fret stipulé a pour objet de compenser la détérioration naturelle du navire pendant le voyage.

Pour obvier à cet inconvénient et restreindre le chiffre de l'indemnité à ses rigoureuses limites, il faudrait donc déterminer d'une manière exacte la valeur que pouvait avoir l'objet remplacé au moment de l'avarie, et le degré d'usure qu'il avait atteint lors de l'événement. Tâche longue, difficile, et souvent impossible; car elle porterait sur une foule d'objets, câbles, chaînes, voiles, ancres, dont l'état ou la valeur ne sont jamais exactement connus au moment du départ. C'était donc le cas de recourir à une moyenne qui, sans fournir une évaluation exacte, permît au moins de ne pas trop s'écarter de la vérité. De là l'usage, à peu près universellement admis aujourd'hui, de réduire le tiers de la dépense pour différence de valeur du vieux au neuf.

634. — Cet usage ne paraît pas remonter à une date fort ancienne, du moins en France.

On n'en trouve aucune trace dans les ouvrages de Valin, de Pothier, et même d'Estrangin, dont les travaux ont été publiés en 1810. M. Girod, l'un des savants rédacteurs du *Journal de Marseille*, écrivait en 1823, dans une consultation rédigée à l'occasion du règlement des avaries du navire le *Mithridate*, que cet usage de déduire le tiers,

Digitized by Google

pour différence du vieux au neuf, était d'introduction récente à Marseille (1). « Il serait curieux et même instructif, « ajoute M. Lemonnier, de suivre pas à pas l'introduction « de cette clause sur nos diverses places d'assurances. A « défaut de documents d'une authenticité suffisante, nous « nous bornerons à faire cet historique pour la seule place « de Bordeaux.

« ..... Le modèle de police usité à Bordeaux avant 1824 « ne parlait point de compensation pour différence du neuf « au vieux ; et en 1824 on inventa une formule, dont l'ar- « ticle 12 se bornait à dire « *que sur tous les objets rem- « placés, il serait tenu compte de la différence du neuf au « vieux....* » La formule de 1827, qui précède immédia- « tement la formule actuelle, que les Bordelais ont em- « pruntée aux Parisiens, effaça les distinctions usitées avant « elle et qui pouvaient donner lieu à de nombreuses diffi- « cultés : elle stipula d'une manière générale, par son ar- « ticle 13, une déduction du tiers, pour compenser la diffé- « rence du neuf au vieux, sans indiquer sur quelle valeur « se calculerait cette déduction..... » (Lemonnier, *Comm. des princ. polices d'assurances*, t. II, n° 333.) Un jugement du tribunal du Havre, du 4 mars 1843, nous apprend également que la clause de la déduction du tiers pour difrence du vieux au neuf était d'une introduction récente dans les usages de ce port. (Havre, 4 mars 1843, Gautier c. Durand. G. et Cl. 22, 2, 42.)

635. — L'usage de cette clause s'est rapidement étendu à la plupart des autres pays maritimes, dont quelques-uns, comme l'Angleterre, paraissent l'avoir pratiquée longtemps avant la France. Nous la retrouvons aux États-Unis, à Hambourg à Brême, en Hollande, etc. (Park, t. I,

(1) Girod et Clar, *Journal de Marseille*, 4, 2, 81.

Digitized by Google

p. 186. —Arnould, t. II, p. 220.—Stevens, p. 75.—Nolte II, p. 789 — Meno Pöhl, t. IV, p. 670. — Phillips, t. II, p. 194.)

636. —Malgré son extrême commodité dans la pratique, cette clause de déduction du tiers a donné lieu à des critiques très-fondées. Outre le reproche de consacrer souvent des injustices et des inégalités évidentes, reproche qui tient à son caractère de mesure transactionnelle et qui lui est commun avec toutes les moyennes, on lui attribue encore l'origine d'un grand nombre de fraudes qui se produisent dans le règlement des avaries. Les capitaines, en effet, qui ont acquis l'expérience que l'indemnité allouée pour réparation d'avaries serait réduite d'un tiers, s'appliquent à surélever le compte des frais, et, dans ce but, ils ne craignent pas d'influencer les experts et autres agents chargés du règlement de ces comptes. Ceux-ci, pénétrés de la même conviction que la déduction du tiers excède les limites de l'équité dans la plupart des cas, se prêtent plus aisément à l'évaluation exagérée que fait le capitaine des dépenses nécessaires à la réparation de ses avaries; de façon que les assureurs, pour avoir essayé de se soustraire à une expertise détaillée, tombent dans un inconvénient plus grave, celui de régler leur compte sur un mémoire de frais inexact ou enflé. Quelques personnes vont même plus loin et n'hésitent pas à rapporter à l'emploi de clause l'augmentation du nombre des délaissements pour perte totale ou innavigabilité, dont se plaignent les compagnies d'assurance : les capitaines aiment mieux en effet abandonner leur navire que d'entreprendre des réparations coûteuses dont le montant, s'il était estimé avec exactitude, ne leur serait jamais remboursé.

637.— Quoi qu'il en soit de ces critiques, on peut dire que la règle de la déduction du tiers ne peut jamais être

Digitized by Google

prise d'une manière absolue, et qu'elle doit être soigneusement restreinte au cas de remplacement des objets perdus ou brisés en mer.

C'est ainsi qu'en France notamment, on s'accorde à ne pas appliquer la déduction du tiers aux frais de main-d'œuvre payés pour la réparation des avaries.

On comprend, en effet, que la main-d'œuvre se trouve consommée en quelque sorte par le fait de la mise en place des objets, et dès lors on ne saurait la comprendre dans l'évaluation du degré d'usure des objets assurés. « En fait de main-d'œuvre, il n'y a ni vieux ni neuf, dit M. Lemonnier : » D'un autre côté, les frais de main-d'œuvre se trouvent souvent surélevés par les circonstances, et l'armateur est loin de retirer un avantage proportionnel aux dépenses qu'il est obligé de faire : une réduction dans le prix de la main-d'œuvre le mettrait donc en perte réelle. Aussi la plupart des assureurs français et hambourgeois s'accordent-ils pour ne pas étendre aux frais de main-d'œuvre l'application de la déduction du tiers pour différence du vieux au neuf. (Lemonnier, t. II, n° 334. — Nolte, II, p. 789. — Meno Pöhl, t. IV, p. 671.)

La même règle s'applique en Sardaigne, en Espagne et dans les pays qui ont adopté, pour base de leur législation maritime, le Code de commerce français.

638. — Mais tel n'est pas l'usage des praticiens anglais.

En Angleterre, on envisage la main-d'œuvre à un point de vue économique tout différent. On la considère comme un élément essentiel du prix de revient. Une mâture, une carène coûtent, outre le prix d'achat des matériaux, les frais de main-d'œuvre nécessaires pour les confectionner et les mettre en place. C'est donc cette valeur mixte que l'on expose à la détérioration et à l'usure du voyage, et pour la remplacer, il faudra toujours une valeur de même nature,

Digitized by Google

c'est-à-dire des matériaux ouvrés et mis en place. « Quand « donc il s'agit de remplacer un ouvrage détruit par fortune « de mer, c'est-à-dire qu'au lieu d'une chose qui a coûté « achat et façon, il faut en replacer une qui coûtera égale- « ment façon et achat, il est évident que la compensation « du vieux au neuf doit se faire sur tous les éléments de cette « chose. (*Per* Lord Tenterden C. J.—Fenvick v. Robinson, « 3, Car. et Pay. 323.) » La jurisprudence anglaise se montre donc très-rigide dans l'application de la règle de la déduction, qu'elle étend même aux journées d'ouvriers accessoirement employés à la réparation. (Poingdestre v. Roy. Exch. Ass. Co. R. and Moody. 373. — Da Costa, v. Newham, 2. T. R. 407. — Humphreys, v. Union, Ins. Co. 3, Mass. 429.)

639. —Toutefois, pour tempérer les injustices trop évidentes auxquelles conduirait la règle de la déduction du tiers, ainsi que l'entendent les praticiens anglais, les compagnies d'assurances, tant en Angleterre que sur le continent, ont consenti à faire une exception pour les navires neufs effectuant leur premier voyage.

Mais que faut-il entendre par navires neufs et par premier voyage?

La première dénomination ne laisse guère place au doute. Un navire est neuf, quand il sort des chantiers et qu'il est armé pour prendre la mer. Dans cet état, toutes les parties de sa coque, de son gréement, étant neuves, il n'y a guère de prétexte à soutenir que la perte de telle ou de telle partie de cette coque ou de ce gréement, est due à la vétusté, à la détérioration naturelle du navire.

640.—Mais à quel moment cette présomption s'arrête-t-elle? Quand le navire n'est-il plus réputé neuf, ou, en d'autres termes, quand a-t-il accompli son premier voyage?

Cette question a fait difficulté.

Digitized by Google

Elle s'est présentée à la Cour du banc du roi en Angleterre, dans l'espèce suivante :

Un navire, sortant des chantiers, avait été assuré pour effectuer un voyage de Bristol à New-York, et retour de New-York à Bristol. L'assurance avait été contractée pour l'aller et retour. Le navire arriva heureusement à New-York, et en repartit après avoir chargé sa cargaison de retour. Mais, dans cette traversée, il fit des avaries dont la réparation exigea un règlement entre l'assuré et l'assureur. L'assureur prétendait appliquer la déduction du tiers à ce règlement, soutenant que le retour de New-York à Bristol n'était plus le premier voyage du navire. Lord Tenterden, qui présidait la Cour, repoussa cette prétention. « Il est de principe, dit ce magistrat, que la déduction du « tiers ne s'applique pas au premier voyage. Or tous les « témoignages s'accordent pour considérer l'aller et le re- « tour comme un seul voyage : la police d'assurance étant « unique, la charte-partie ayant été faite pour l'aller et le re- « tour, on peut considérer l'entreprise comme étant uni- « que aussi. » (Fenwick v. Robinson. 3. Car. et Pay. 323).

Telle est également l'opinion de sir Fréderick Pollock, opinion qu'il a exprimée dans l'affaire Pirie v. Steele. (2 Wood et Robinson 49.) « La durée du premier voyage, dit-il, com- « prend l'aller et le retour, quand le navire quitte le port « d'armement avec l'esprit de retour. »

C'est pour couper court à ces difficultés et à d'autres semblables dont les recueils fournissent des exemples, que les compagnies anglaises et notamment la compagnie maritime (*Marine Insurance Society*), ont adopté pour règle que, par premier voyage, on entendrait les traversées plus ou moins nombreuses que le navire aurait pu faire dans les dix-huit mois de sa sortie des chantiers. Cette résolution présente ainsi l'avantage d'égaliser, pour tous les

Digitized by Google

navires, le bénéfice de la franchise du premier voyage, et de mettre un terme aux nombreuses réclamations auxquelles l'usage antérieur donnait lieu.

641. — Une autre question non moins grave et non moins controversée a été celle de savoir sur quelle base devait être calculée la déduction du tiers sur des objets achetés en remplacement et des réparations faites en cours de voyage ou au port de destination. Devait-on prendre pour base le cours du port de départ ou celui du port de destination?

A l'appui du premier système, qui a compté de nombreux partisans, on dit qu'il serait injuste de prendre, pour base de la réduction, le prix de la réparation dans le lieu de relâche, surtout lorsque ce lieu se trouve en pays étranger, où les réparations s'élèvent à des sommes excessives qui atteignent souvent deux à trois fois la valeur des mêmes travaux au port de départ; qu'en effet, si la déduction devait s'effectuer sur un pareil capital, la valeur intégrale de l'objet devrait être payée à l'assuré; que c'est donc d'après la valeur des réparations au port de départ, et sur les sommes qu'elles auraient arrêtées qu'il faut baser le calcul de la déduction (1).

Dans le système contraire, on répond que l'assurance a pour objet de rétablir au lieu de reste la chose assurée, réparée de toutes avaries. D'où il suit que l'assureur est tenu de subvenir aux réparations au lieu de reste, et que c'est sur cette valeur que doit s'opérer la réduction. La circonstance qu'on a été obligé de procéder ailleurs, fait partie intégrale des risques de la navigation auxquels les assureurs se sont soumis. En effet, si l'on a été forcé de ne pas attendre la fin du voyage et l'arrivée au lieu de reste,

(1) Dageville. t. IV, p. 7. ss.

Digitized by Google

pour réparer l'avarie, c'est que la nature de l'avarie ne l'a pas permis; c'est là un cas fortuit dont les assureurs sont tenus; ou bien encore, c'est qu'il y aurait eu à craindre, en continuant la route avec les avaries éprouvées, que ces avaries s'augmentassent ou que la chose même périt totalement : et, sous ce rapport encore, la réparation anticipée ayant eu pour but d'éviter un plus grand mal, les assureurs sont naturellement tenus de supporter le préjudice qui a pu en résulter. (*Consultations de* MM. Dufaur *et* Emérigon, *sur le règlement des avaries du navire le Mithridate.* Journal de Marseille. Girod et Clariond, t. 4, 2. 81.)

C'est ce système qui a prévalu dans la Jurisprudence; c'est aussi le plus conforme aux vrais principes (1).

642. — La règle de la déduction du tiers pour différence du neuf au vieux ne s'applique pas au prix des ancres, chaînes et autres objets en fer, qui ne sont pas susceptibles de détérioration par l'usage ou qui du moins ne subissent qu'une détérioration tellement lente, qu'elle n'est pas appréciable. La plupart des polices françaises placent ces objets dans une catégorie spéciale et n'opèrent pour une ancre qu'une déduction maximum de 15 0/0. — Le même usage est suivi à Hambourg, à Brême. On n'y opère aucune déduction pour les ancres, dont l'assuré n'a à supporter que la différence de poids entre l'ancienne et la nouvelle; quant aux chaînes et câbles de fer, la déduction est d'un sixième. Elle est d'un tiers aux États-Unis et en Angleterre, où la règle s'applique rigoureusement à tous les objets remplacés, quelle que soit leur nature. — (Lemonnier. *Com. des princip. pol.* t. II, n° 336. — Nolte, t. II, p. 789. — Tecklen-

(1) Pour trancher toute difficulté, un grand nombre de polices contiennent la clause que la déduction s'opérera sur le coût justifié des réparations.

Digitized by Google

BORG. *Hand lexickon* v° Ancker. p. 13.—MENO PÖHL. t. IV, p. 671. — PHILLIPS, t. II, p. 202.)

643. — Le doublage en cuivre des navires a donné lieu à de nombreuses difficultés.

On s'est demandé d'abord quel pouvait être le degré d'usure régulièrement éprouvé par le doublage, et quelle déduction il convenait de faire pour différence du neuf à l'usé. On s'est demandé ensuite si, dans le règlement du prix du doublage, il fallait déduire le prix obtenu par la vente du vieux cuivre.

Quant au degré d'usure du doublage, les praticiens anglais ont admis qu'un doublage convenablement exécuté devait avoir une durée de cinq années pleines. L'usage est donc de ne rien déduire pour la première année, et de déduire un cinquième de la valeur pour les années suivantes (1). Cet usage a été successivement introduit sur la plupart des places maritimes. En France, il existe à Bordeaux, à Marseille, au Havre, etc. (2). Il est consacré à Hambourg (3), à Brême (4) et dans les autres ports de la Baltique ; les États-Unis l'ont également adopté ; on peut donc dire qu'il est universel (5).

644. — Mais de quelle manière doit s'opérer, en cas de nouveau doublage, la déduction du cinquième sur le doublage ancien ? Est-ce en tenant compte du prix de vente du vieux cuivre, ou bien, au contraire, sur la dépense brute occasionnée par cette réparation ?

(1) STEVENS, *Aver.*, p. 152. — BENECKE, t. II, *Notes de M. Dubernad*, p. 584.

(2) M. LEMONNIER, *loc. cit.*, n° 335.

(3) Le règlement de Hambourg ne précise rien à cet égard. — C'est l'usage et la pratique du comptoir des dispacheurs qui a réglé ce point.

(4) TECKLENBORG, *Hand lexickon*, v° *Ausbesserungskosten.*

(5) PHILLIPS, t. II, p. 202.

Digitized by Google

C'est la seconde question et l'une des plus controversées à l'heure actuelle.

Il est évident, d'abord, que si l'ancien doublage avait été enlevé en tout ou en partie par fortune de mer, son remplacement, dans ce cas, s'opérerait de la même manière que pour tout autre objet. Sur ce point, tout le monde est d'accord. Mais la difficulté se présente, lorsque le vieux doublage a pu être conservé et mis à terre et qu'il forme une valeur que l'on sait être souvent considérable. Doit-on faire vendre ce vieux cuivre et en imputer le prix sur le montant des dépenses, de façon à ne présenter à l'assureur que le compte exact des déboursés effectués par l'assuré, compte sur lequel celui-ci pourra opérer la déduction d'usage ?

On comprend toute l'importance de cette question dans les règlements d'avaries ; car les résultats sont très-différents, suivant que la déduction s'opère sur le chiffre brut de la dépense, ou sur la balance du compte de réparations, ou du compte de vente.

A ne consulter que les principes du droit, il est permis de s'étonner que le doute ait pu s'élever à cet égard. Il semble, en effet, tout naturel d'imputer sur le montant des frais de doublage le prix de vente du vieux cuivre, puisque l'assuré a trouvé dans ce prix les moyens de diminuer les déboursés et, par suite, le montant de l'indemnité qu'il a à réclamer de l'assureur. On soutient, cependant, que rien, dans les formules des polices, n'autorise cette imputation ; que ce vieux cuivre est un *sauvetage* qui appartient à l'assureur, obligé de remplacer l'objet avarié ; que cela est si vrai, que si ce doublage est à refaire par suite d'avaries au lieu de reste où l'assurance a été faite, ou dans un port où l'assureur se trouve représenté, l'assureur a l'incontestable droit d'offrir à l'assuré le payement de l'avarie, sous la déduction stipulée dans la police, en

Digitized by Google

reprenant en nature, sans estimation ni vente, ce qui reste des objets à remplacer. Or, dit-on, comment, dans ce cas, opérer la déduction pour différence du neuf au vieux sur le résultat d'une soustraction impossible ?

Il y a dans ce raisonnement, quoiqu'il ait fait fortune en France et en Angleterre, une confusion évidente de deux choses essentiellement distinctes.

On oublie, en effet, qu'il ne s'agit pas ici de délaissement, mais d'avarie, c'est-à-dire d'un cas où l'action intentée par l'assuré contre l'assureur se borne à une demande d'indemnité pour le préjudice éprouvé et justifié par lui. Or, ce préjudice, quel peut-il être ? Evidemment, il est égal au montant des déboursés réels, faits par l'assuré. Vouloir établir deux comptes, l'un de la dépense brute du doublage, l'autre de la vente du vieux cuivre, c'est vouloir séparer deux opérations qui se confondent naturellement, l'assuré, ou le capitaine qui le représente, ayant, à coup sûr, appliqué le montant de cette vente aux dépenses du nouveau doublage, avant de contracter un emprunt à la grosse, souvent difficile et toujours onéreux. La compensation de ces deux comptes est donc une opération naturelle et forcée.

Elle est également légitime. On vient prétendre que le vieux cuivre est un *sauvetage* qui appartient à l'assureur. C'est confondre deux situations contraires. Sans doute, quand l'assuré fait délaissement, il n'obtient de l'assureur l'intégrale valeur de l'objet assuré qu'en lui délaissant l'épave, qui devient sa propriété et dont il a droit de disposer. Mais quand l'assuré, conservant la propriété de la chose, se borne à demander à l'assureur le montant du préjudice souffert, il ne peut être question de *sauvetage*, et tout se borne entre eux à mesurer l'étendue du dommage, lequel ne peut être plus considérable que la somme

Digitized by Google

effectivement déboursée pour la réparation des avaries.

645. — Ces considérations sont trop évidentes pour n'avoir pas frappé les esprits impartiaux qui ont eu à s'occuper de la question.

Aussi la jurisprudence a-t-elle une tendance générale à abandonner l'ancien mode de règlement pour revenir aux vrais principes. En Angleterre et aux États-Unis, la règle de l'imputation s'étend même aux vieux matériaux autres que le cuivre. « Elle a, dit Phillips (*loc. cit.*), l'avantage « d'égaliser les chances entre l'assureur et l'assuré, et de « procurer à ce dernier une indemnité plus exacte et plus « complète. En outre, elle permet de rapporter l'évalua- « tion du dommage et de l'indemnité au même moment, « puisque la valeur des objets avariés vient immédiate- « ment compenser la valeur des objets replacés ou des ré- « parations effectuées. La perte ou le dommage ne con- « siste donc plus que dans l'excédant d'une valeur sur « l'autre, et c'est sur cet excédant que peut et doit équi- « tablement s'opérer la déduction du tiers. La compensa- « tion peut même s'opérer en nature. Car, combien de « fois n'arrive-t-il pas que les vieux matériaux sont utili- « sés dans les réparations d'avaries ! »

L'opinion de Phillips nous semble avoir ici d'autant plus d'importance, que, dans une précédente édition de son *Traité d'assurances*, il s'était prononcé en sens contraire sur la question (1).

Du reste, l'opinion que nous soutenons est devenue de jurisprudence constante en Angleterre et aux États-Unis (2). Elle est admise à Brême, à Hambourg et en France.

(1) Voyez, à cet égard, une longue et savante discussion insérée dans l'*American Jurist et Law Magazine*, vol. 5, p. 252 et vol. 6, p. 45.

(2) Repnes, v. Nat. Ins. Co., 1, Cowen, 265, *pr.* M. Justice Su-

Digitized by Google

646. — Après le règlement des avaries des navires, on serait tout naturellement amené à parler du règlement sur fret, si notre législation française n'avait, comme nous l'avoir dit, adopté à cet égard des principes qui, s'ils peuvent se justifier à certains points de vue, n'ont pas été généralement goûtés et n'ont pu jusqu'à présent triompher de la pratique.

Le fret aux yeux de la loi se divise, on le sait, en deux espèces : le fret acquis et le fret à faire. Le fret acquis est une créance qui ne se distingue en rien d'essentiel d'avec les autres valeurs mobiliaires : elle peut donc faire l'objet d'un contrat d'assurance; mais le règlement des pertes qui s'y rapportent ne saurait donner lieu à des difficultés sérieuses. D'un autre côté, l'assurance du fret à faire est interdite; et la jurisprudence a élevé cette prohibition à la hauteur d'une mesure d'ordre public (1). Un contrat d'assurance fondé sur le risque d'un fret à faire serait donc nul de plein droit et ne pourrait donner lieu à indemnité. Si notre traité n'avait pour objet que la législation française, nous n'aurions rien à dire de l'assurance du fret à faire.

Mais, nous l'avons annoncé plus haut, le principe du législateur français n'a pu sur ce point triompher complétement de l'usage. La pratique s'est joué des tentatives par lesquelles on avait essayé de la subjuguer; et on peut dire que sous ce rapport elle a poussé le mépris des règles jusqu'aux dernières limites.

647. — Il est bien peu d'armateurs, en effet, qui ne

THERIAND. — DICKEY, v. NAT. INS. CO., 4, Cowen, 222, *pr.* M. Justice PUTNAM. Cependant, à Philadelphie et à Baltimore, l'usage a persisté de déduire le tiers sur la dépense brute. PHILLIPS, 2, 207.

(1) Voyez entre autres décisions C. Cass. 5 juin 1832. Thooris c. Dagneau. D. P. 32. 1, 321. — G. et Cl. 13. 2. 80 et les observations de M. Clariond à la suite de cet arrêt.

Digitized by Google

prennent maintenant la précaution de faire assurer le fret à faire, soit à l'étranger, soit en France, par une *police d'honneur*, obligation sans efficacité légale assurément, mais d'autant plus rigoureusement exécutée, qu'elle relève du tribunal de l'opinion, plus redouté peut-être encore que celui de la loi.

A l'un comme à l'autre de ces deux points de vue, il y a donc quelque intérêt à indiquer les règles admises pour le règlement du fret à faire, dans les pays où ce genre d'assurance est permis.

648. — Un premier principe, qu'il est à peine nécessaire de rappeler, c'est qu'il ne peut être question d'indemnité pour l'armateur, qu'autant que la perte totale ou partielle du fret est la conséquence directe d'un cas fortuit. C'est l'axiome que nous avons posé dès le début de ce traité, et qui s'applique au fret aussi bien qu'à tout autre objet assurable.

Maintenant, reste à savoir quand cette perte totale ou partielle est le résultat du cas fortuit ou de la fortune de mer.

A cet égard, il est facile de poser une règle générale qui n'admet pas d'exception : c'est qu'il n'y a de perte de fret qu'autant qu'il y a interruption du voyage entrepris, soit par suite de la condamnation du navire, par innavigabilité dans un port de relâche, ce qui oblige à affréter un autre navire, pour transporter la cargaison à sa destination; soit par suite de la perte partielle de la cargaison qui, ne pouvant atteindre sa destination, n'acquitte pas le fret.

Ainsi donc, deux circonstances donnent principalement lieu à la perte du fret :

L'innavigabilité du navire, reconnue au port de relâche par suite d'avaries majeures;

La perte partielle ou la vente d'une partie de la

Digitized by Google

cargaison du port de relâche, ce qui dispense le chargeur d'acquitter le fret sur cette portion.

Mais si le dommage éprouvé par l'armateur peut être le même dans chacun de ces deux cas, le moyen de l'évaluer et de le réparer est très-différent. En effet, si c'est une partie de la cargaison qui a péri avant d'arriver à destination, l'entier fret relatif à cette portion sera perdu pour l'armateur, qui aura droit à une indemnité proportionnelle à l'évaluation qu'il avait donnée à ce fret dans la police; si, au contraire, par suite d'avaries, le navire est devenu innavigable, et qu'il faille en noliser un autre pour le transport de la cargaison, la perte de l'armateur consistera dans la différence proportionnelle entre le fret stipulé par lui des chargeurs, et le fret payé par lui au second navire pour la terminaison du voyage. Enfin, si la marchandise a été vendue au port de relâche, l'indemnité de fret doit être proportionnelle à la distance parcourue *prorata itineris*.

Le mode de règlement varie donc beaucoup suivant les cas; et le tort de la plupart des auteurs est d'avoir adopté exclusivement l'un ou l'autre mode, au lieu de les combiner d'après les circonstances.

649. — Quelques exemples établiront mieux que tous ces développements les règles que nous venons de poser.

Un navire, parti de Londres à destination de New-York, entre en relâche à Java, et par suite d'avaries considérables il y est condamné comme innavigable et vendu.

Pendant la traversée, une partie de la cargaison avait été jetée à la mer pour le salut commun, une autre portion fut vendue à Java, et le reste, embarqué sur un autre navire, arriva à destination, mais grevé d'un fret plus considérable que celui stipulé dans la première charte-partie.

Procès pour le règlement de l'indemnité due par l'assureur du fret.

Digitized by Google

Le chancelier Kent décida que l'indemnité devait être égale à la différence entre le fret total stipulé, si le navire fût parvenu sain et sauf à destination, et le fret proportionnel payé à Java, ajouté au fret du nouveau navire. En d'autres termes, et pour dissiper l'espèce d'obscurité qui existe dans les expressions du savant Chancelier: l'indemnité doit être calculée *au prorata* de la distance parcourue, mais en tenant compte de l'augmentation du fret exigé par le second navire (Searle v^s Scovell, 4. Johns. Ch. R. 218).

Le même principe fut appliqué par la cour du Massachusets, dans l'espèce d'un navire à destination de Demerara à Biddeford, et qui avait échoué au Cap Cod. La Cour prit à la fois en considération la distance parcourue et la différence de fret subie par l'armateur pour conduire la cargaison à destination (Coffin v^s Stozer, 5. Mass. R. 252.)

C'est ce qu'exprime plus nettement encore l'article 105 du nouveau règlement de Hambourg (1847): « En matière « d'assurance sur fret, l'assuré a droit de réclamer à titre « d'indemnité ce que le destinataire est fondé à déduire « sur le fret convenu. L'assuré ne peut réclamer que la « différence sur ce qu'il aurait perçu d'après le connaisse- « ment ou la charte-partie en cas d'heureuse arrivée. Si le « taux stipulé est supérieur au taux déclaré dans la police, « c'est ce dernier qui est pris pour base. S'il n'a pas été « indiqué de taux dans la police, on prendra pour base le « cours au moment du chargement du navire, pour les « marchandises de même sorte et les mêmes voyages. »

Il est bien entendu que ces règles d'évaluation ne s'appliquent que dans le silence de la convention. Si le fret avait été stipulé d'une manière différente, par exemple à tant par mois, ou à des taux différents, suivant les escales, ou de toute autre manière, il faudrait tenir compte de ces stipulations dans l'évaluation de la perte éprouvée. Mais,

Digitized by Google

dans tous les cas, l'assureur ne saurait être tenu que jusqu'à concurrence de la somme portée dans la police, ou proportionnellement à cette évaluation.

Digitized by Google

CHAPITRE VII

DU RÈGLEMENT DES AVARIES SUR MARCHANDISES.

Sommaire.

650. Différences entre le règlement des avaries sur navire et le règlement des avaries sur marchandises.
651. Deux espèces d'avaries sur marchandises. Perte partielle absolue: détérioration partielle.
652. Du mode de règlement qui se présente tout d'abord à l'esprit. Il a été longtemps suivi.
653. Ses vices essentiels.
654. Rappel des principes généraux.
655. Développements sur les deux systèmes d'assurance.
656. Des divers modes de règlements successivement mis en usage.
657. De la véritable et unique méthode qu'il convient d'adopter.
658. Deux cas à distinguer : celui où les marchandises parviennent à destination, celui où elles n'y parviennent pas.
659. 1re HYPOTHÈSE. Du cas où les marchandises parviennent détériorées à destination.
660. Assimilation de la détérioration ou perte fictive à une perte matérielle. Principe théorique.
661. Difficultés d'application pratique. Evaluation de la quotité du dommage.
662. Exemples.
663. Le mode de règlement par le rapport des produits bruts a été successivement adopté par les principales places maritimes, à Hambourg, en Angleterre.
664. Avantages de cette méthode.
665. Inconvénient des autres méthodes précédemment pratiquées. Quatre méthodes différentes ont longtemps prévalu.
666. De la méthode de calcul par la différence des produits bruts.
667. Exemples de cette méthode.
668. De la méthode de calcul par la différence du prod

Digitized by Google

brut avarié avec la somme assurée.
669. De la méthode de calcul par la différence du produit net avec la somme assurée.
670. Exemples de cette méthode.
671. De la méthode de calcul par la différence des produits nets appliquée à la somme assurée.
672. Conclusion.
673. Distinction entre les avaries consistant en dommages matériels et les avaries consistant en dépenses.
674. Du règlement des dommages matériels. Evaluation au départ.
675. Détermination du rapport entre les produits bruts. Vente publique des marchandises avariées.
676. Où doit-elle s'opérer?
677. Des frais de débarquement et du fret.
678. Nombreuses questions élevées à cet égard.
679. Continuation.
680. De l'excédant de fret en cas de transbordement. Jurisprudences anglaise et américaine.
681. Des frais de vente publique.
682. Mode d'imputation. Exemples.
683. Des frais d'expertise.
684. Des frais d'escompte et des commissions de vente.
685. Détermination de la valeur de la marchandise à l'état sain.
686. De quelques clauses particulières qui modifient la marche du règlement d'avaries.
687. De la clause d'assurances par séries. Mode de règlement qu'elle nécessite.
688. De l'augmentation ou diminution du poids.
689. De l'expédition par groupes ou assortiment.
690. Règlement des avaries consistant en dépenses.
691. Du cas où le navire périt dans la traversée du port de relâche au port de destination?
692. De la clause de la franchise.
693. De la clause franc de coulage.
694. De la franchise générale de °/.
695. Mode de calcul de l'indemnité en cas d'assurance avec franchise.
696. 2e HYPOTHÈSE. — Du cas où la marchandise n'arrive pas à destination.
697. Résumé.

650. — Nous n'aurons pas besoin de longues explications pour faire comprendre combien le règlement des avaries sur marchandises diffère du règlement des avaries sur navire.

Digitized by Google

Si les causes qui les produisent sont souvent les mêmes, leurs effets sont toujours différents ; et les éléments dont il faut tenir compte, dans la détermination de l'indemnité, n'ont, la plupart du temps, rien de commun avec ceux qui servent de base au règlement des avaries sur navire.

651. — Les avaries particulières sur marchandises peuvent se présenter sous l'une de ces deux formes : — ou bien elles entraînent une perte matérielle d'une partie de la cargaison, de telle sorte que cette portion n'atteint pas le port de destination ; — ou bien, elles occasionnent une détérioration plus ou moins considérable de la marchandise, de telle sorte que celle-ci ne parvient au port de destination que diminuée de valeur. Dans le premier cas, le règlement de l'indemnité ne peut donner lieu à des difficultés sérieuses : cette indemnité est déterminée par la valeur qu'avait la portion détruite au moment de l'embarquement, valeur désignée dans la police ou par expert et sur facture, en l'absence d'une évaluation convenue. Mais il n'en est pas ainsi dans le second cas, de beaucoup le plus fréquent : il faut évaluer l'importance de la détérioration et, pour cela, accomplir une série d'opérations qui feront le sujet des développements dans lesquels nous allons entrer.

652. — Quand on se borne à réfléchir à la nature et à l'étendue du dommage éprouvé, on est tenté tout d'abord de penser que l'indemnité doit être déterminée par la différence entre le produit de la vente à l'état d'avarie et le produit qu'aurait donné la vente de la même denrée à l'état sain. C'est, en effet, le préjudice absolu qu'éprouve l'expéditeur. Et ce mode de règlement semble si naturel, qu'il a longtemps prévalu, et qu'il n'est pas rare de voir encore des assurés qui, excités par l'intérêt, l'invoquent

Digitized by Google

à leur profit quand il y aurait eu bénéfice, et des assureurs, quand il y aurait eu perte (1).

653. — Mais il suffit d'un peu plus d'attention pour se convaincre que si cette méthode présente de grands avantages de simplicité et de célébrité, elle n'est guère en harmonie avec les véritables principes du contrat d'assurance, et qu'elle conduirait à ce résultat, que nous signalerons tout à l'heure comme le plus grand écueil des assurances, à savoir que l'assureur se trouverait intéressé à la hausse ou à la baisse du marché de destination.

Rappelons les principes.

Contrat de garantie et non contrat de lucre et de spéculation, l'assurance n'a qu'un but, le rétablissement de l'assuré dans la position qu'il aurait eue si l'avarie ne s'était pas produite. Mais ce but, tout le monde ne l'entend pas de la même manière. Nous avons déjà indiqué dans le chapitre précédent les deux systèmes auxquels cette divergence de vue a donné lieu. Le moment est venu d'entrer dans plus de détails sur ce point.

654. — Pris dans son sens vulgaire, le mot *indemnité* signifie la réparation complète, totale, du dommage éprouvé; et particulièrement dans le contrat d'assurance, ce mot comprend le remboursement de la valeur des marchandises perdues ou avariées.

Mais quelle est cette valeur? C'est ici que l'assureur et l'assuré diffèrent d'appréciation.

On sait que, dans toute évaluation de marchandises, il y a trois éléments dont il faut tenir compte et qui forment, relativement au propriétaire, la valeur réelle de la denrée. C'est d'abord le coût primitif, le prix de facture de la marchandise au lieu de départ, augmenté des frais de mise à

(1) Pardessus. Études, p. 319.

Digitized by Google

bord ; c'est ensuite le fret de cette marchandise et les frais à payer au moment de la livraison ; c'est enfin le profit ou la perte résultant, lors de la vente, de l'état du marché. Ces trois éléments sont sans doute indépendants l'un de l'autre; mais, par rapport au résultat de l'opération, ils se résument pour l'expéditeur par le prix de vente à destination. Or c'est ce prix de vente à destination que l'assuré soutient lui être dû, comme seule juste indemnité de son préjudice, puisque c'est ce qu'il aurait reçu, si le sinistre ou l'avarie n'avaient pas eu lieu; l'assureur au contraire soutient qu'en remboursant à l'assuré les sommes réellement dépensées, l'indemnité est suffisante, puisque l'assuré ne perd rien.

« La conséquence de ceci, dit Benecke, est qu'il existe, à « proprement parler, deux espèces d'assurances et d'in- « demnités, l'une par laquelle l'assuré se trouve replacé « dans la position qu'il aurait eue si aucune perte ne fût « arrivée, l'autre par laquelle il est replacé dans le même « état qu'avant d'entreprendre sa spéculation.» (Benecke, édit. de 1824, T. I. p. 66. ss.)

Benecke a longuement développé les avantages de la première espèce d'assurance au point de vue des intérêts du commerce et des transactions maritimes, et il faut convenir qu'il est difficile de résister à l'évidence des arguments qu'il propose. Néanmoins, son système n'a pas fait fortune ; et sauf les cas où une convention formelle établit pour base de l'évaluation le prix de vente à destination, c'est toujours le prix de facture ou le cours au port de départ qui est considéré comme l'élément d'appréciation, même dans les pays où, à l'inverse de la France, l'assurance du profit espéré est permise.

C'est donc d'après ce point de vue et conformément au principe universellement admis, que nous allons examiner

Digitized by Google

le mode de règlement qu'il convient de suivre pour la fixation d'une juste indemnité.

655. — Il y aurait à faire toute une histoire des variations des règlements d'avarie, et cette histoire ne serait pas un des moins curieux chapitres de celle du contrat d'assurance. On y verrait à combien d'erreurs a conduit la confusion des deux espèces d'assurances dont parle Benecke, et comment tous les systèmes imaginés jusqu'à ces dernières années, avaient un vice commun, celui de subordonner directement ou indirectement l'indemnité à la hausse ou à la baisse du marché de destination.

656.—Nous indiquerons plus bas les principales méthodes successivement adoptées par les divers peuples maritimes; mais, avant tout, il importe d'établir quelle est la véritable et de montrer comment elle s'accorde avec les principes essentiels du contrat d'assurance.

657. — Au commencement de ce chapitre, on a vu que l'hypothèse la plus simple, celle dont le règlement ne peut jamais présenter de difficultés sérieuses, est la perte d'une partie plus ou moins considérable de la marchandise, puisqu'en effet il suffit que l'assureur rembourse une somme proportionnelle au montant de l'assurance. L'extrême simplicité du règlement, dans ce cas, a donné tout naturellement l'idée d'y assimiler tous les autres, par l'établissement d'une espèce de dommage fictif, analogue, quant à ses effets, au dommage réel.

658. — Pour rendre ce rapprochement plus exact, on a distingué deux hypothèses : la première quand les marchandises parviennent avariées au port de destination; la seconde, quand elles n'y parviennent pas et sont vendues dans un port de relâche.

Ces hypothèses, en effet, donnent lieu à des situations et

Digitized by Google

à des résultats très-différents, que nous allons examiner successivement :

659. — 1re Hypothèse. *Cas où la marchandise avariée parvient à destination.*

660. — Au point de vue de l'avarie et du règlement de l'indemnité, on est généralement habitué à considérer les marchandises assurées par une même police, comme formant un tout, une sorte d'unité. Par suite, s'il y a détérioration de la marchandise, diminution de sa valeur, par quelle que cause que ce soit, le résultat, au point de vue de l'assurance, est le même que si la marchandise avait réellement péri.

Ainsi, un chargement de sucre, évalué 20,000 fr., au prix de 2 fr. le kilog., arrive avarié au port de destination, et n'est plus vendu que 1 fr. 50 c. La situation, pour le propriétaire de la marchandise, est exactement la même que si un quart de la marchandise avait péri dans le cours du voyage. Or, si le dommage s'était produit de cette manière, l'indemnité aurait été facilement réglée au quart de la valeur agréée dans la police, ou de la valeur des sucres au départ. Il semble donc tout naturel de régler de même l'indemnité de détérioration ou de diminution du quart de la valeur de l'objet assuré.

Voilà quelle semble être théoriquement la marche à suivre pour régler l'indemnité; c'est aussi la seule légale, puisqu'elle détermine le chiffre du dommage indépendamment de la hausse ou de la baisse du marché au port de destination.

661. — Mais il reste à transporter dans la pratique ce système si simple en théorie.

Pour cela, il faut d'abord déterminer d'une manière absolue le degré d'avarie éprouvé par la marchandise, la di-

Digitized by Google

minution de valeur qu'elle a subie, par la comparaison entre sa valeur à l'état sain et sa valeur à l'état avarié, au port de destination. Ce rapport obtenu, il n'y a plus qu'à l'appliquer à la valeur assurée. Or cette valeur résulte, soit de l'évaluation agréée dans la police par les deux parties, ou du prix de facture justifié par l'assuré, augmenté des frais de mise à bord (Nolte, t. II, p. 754.). En termes plus généraux, ce système consiste dans la comparaison des produits bruts, à l'état sain et à l'état avarié, au port de destination; cette comparaison donne un certain chiffre qui, indiquant la proportion du dommage éprouvé, sert à déterminer la proportion de perte subie sur la somme assurée et que doit rembourser l'assureur.

662. — Quelques exemples feront mieux comprendre le mode d'application de cette méthode de règlement.

Un chargement de café, évalué dans la police à 10,000 fr., est assuré pour un voyage de la Martinique à Nantes. A son arrivée, s'il eût été en état sain, il se fût vendu 12,000 fr., au cours de la place en ce moment, mais, avarié, il n'a atteint que le prix de 6,000 fr., soit 50 0/0 de sa valeur à l'état sain. Il en résulte donc une dépréciation de valeur de 50 0/0, ce qui, pour le propriétaire, est la même chose que si la moitié du chargement eût péri pendant la traversée. L'avarie est donc pour lui de la moitié de la valeur mise en risque, et, dès lors, il est fondé à réclamer de son assureur la moitié de la somme assurée, soit moitié de 10,000 fr. ou 5,000 fr.

Posons une formule qui généralisera ce mode de calcul : nous l'empruntons à l'excellent ouvrage de M. Delaborde qui, plus que tout autre, a contribué à vulgariser en France ce mode de règlement.

A... est la valeur brute de la marchandise à l'état sain (valeur connue).

Digitized by Google

B... est le montant de l'avarie (connu).

C... est l'unité de comparaison 100.

X... le déchet sur 100 (inconnu).

On aura ainsi X : C : : B : A.

D'où $X = \frac{CB}{A}$ ou, en d'autres termes, le tant pour cent égale le montant de l'avarie, multiplié par cent, le tout divisé par la valeur brute à l'état sain.

« Quand on a déterminé le déchet de tant pour cent, « c'est-à-dire X ci-dessus, continue M. Delaborde, il faut « alors appliquer la même quotité de perte à la somme « assurée, afin de calculer ce que l'assureur doit, en défi- « nitive, payer à l'assuré ; soit donc :

S... somme assurée (connu).

X... le déchet sur cent (connu).

C... 100.

Y... la somme à payer par l'assureur.

On a la proportion :

$$Y : S :: X : C$$
$$Y = \frac{S\,X}{C}$$

« Ce qui revient à dire que la somme à payer par l'as- « sureur égale la somme assurée multipliée par le chiffre « du déchet, le tout divisé par cent. »

663. — Ce mode de règlement par la *comparaison des produits bruts* a été adopté de très-bonne heure à Hambourg. Meno Pöhl, dans son *Traité du droit commercial de Hambourg* (t. IV, p. 684), croit pouvoir en fixer la date à l'année 1719, d'après le témoignage de Magens (*Essai*, t. II, c. XVI, p. 280). Quoi qu'il en soit, il est certain qu'il était généralement en usage vers 1744, puisque l'article 35 de l'ordonnance d'Amsterdam en fait l'objet d'une prescription formelle, renouvelée depuis en 1775.

Enfin, il a prévalu en Angleterre après d'assez longues

Digitized by Google

hésitations, et a fini par passer dans la jurisprudence, à la suite de débats dont le retentissement n'est pas encore oublié des jurisconsultes anglais. C'est l'affaire JOHNSON v. SHEDDEN (2, East. Rep., 581. *Brimstone case*), qui a fourni l'occasion de consacrer cette méthode. Le juge Lawrence déclara en principe « que le montant de l'indemnité due par « l'assureur ne peut résulter que de la solution des pro- « duits bruts de la vente des marchandises, soit à l'état sain, « soit à l'état avarié, avec la valeur portée dans la police.»

Cependant le mode de calcul adopté en Angleterre n'est pas tout à fait le même que celui que nous avons rapporté plus haut. On y tient compte, dans une certaine mesure, du taux du marché au port de destination, en ce sens que si la valeur de la denrée à l'état sain était inférieure à l'évaluation de la police, celle-ci serait considérée comme exagérée, et ce ne serait que sur la première valeur que se calculerait l'indemnité.

664. — Il n'est, assurément, pas besoin de longues réflexions pour voir que cette méthode de calcul laisse l'assureur complétement en dehors des fluctuations du marché, et qu'elle ne lui fait supporter aucune partie du fret et des frais de débarquement, qui ne doivent pas être à sa charge. Car le prix de vente à destination de la marchandise saine ou avariée n'est prise en considération que pour établir un rapport de valeur, la relation du sain à l'avarié, par conséquent, la quotité du dommage éprouvé : si le marché est en hausse, il l'est ou doit l'être au même degré pour la marchandise saine et pour la marchandise avariée ; il en est de même en cas de baisse. L'assuré n'a donc pas à se plaindre; la spéculation qu'il a faite se trouve accomplie : ses marchandises sont parvenues à destination et y ont été vendues plus ou moins avantageusement, malgré l'avarie dont elles étaient atteintes ; quant à la perte que cette ava-

Digitized by Google

rie lui a occasionnée sur le prix qu'il aurait pu vendre à l'état sain, elle est réparée, non pas d'une manière absolue, mais d'une manière relative, proportionnellement à la somme sur laquelle il a payé une prime, la seule sur laquelle le contrat d'assurance ait porté.

665.—C'est là un avantage que ne procurent aucune des méthodes antérieurement suivies. Toutes avaient l'inconvénient grave de faire dépendre plus ou moins directement le taux de l'indemnité d'un élément complétement étranger à ce contrat d'assurance, sur lequel la prime n'avait pas pu porter et qui livrait l'assureur à toutes les chances du hasard.

M. Delaborde, qui ici encore nous servira de guide, parce qu'il a apporté à l'exposé de cette partie une netteté remarquable, distingue quatre méthodes principales également vicieuses, et qui toutes conduisent au même résultat, de subordonner le chiffre de l'indemnité à la hausse et à la baisse du marché de destination.

666. — Premier mode de règlement. — *Paiement de la différence des produits bruts.*

La première de ces méthodes, la plus simple, celle qui se présente tout d'abord à l'esprit, consiste dans la comparaison des produits bruts de la vente à l'état sain et à l'état avarié et dans le paiement de la différence. C'est ce que Stevens appelle le règlement par le principe du sauvetage (*Adjustement on the principle of a salvage loss*).

Il est clair que, d'après cette méthode, le chiffre de l'indemnité dépend entièrement de l'état du marché, et que l'assureur se trouve tenir indirectement compte à l'assuré du fret et des frais de débarquement, choses qui cependant ne font point partie de l'assurance. La valeur d'une marchandise, en effet, ne se compose pas seulement, comme

Digitized by Google

nous l'avons déjà dit, des frais de production, ou, si l'on veut, des frais primitifs d'acquisition ; il faut y ajouter, lorsqu'elle devient l'objet d'un commerce maritime, les frais de transport, de mise à terre, d'emmagasinement, etc. ; tous ces frais se résument nécessairement dans le cours de la denrée au marché de destination, puisque le négociant a dû calculer que la somme de ces frais n'atteindrait pas encore le prix de la denrée au lieu d'arrivée, et qu'il lui resterait un bénéfice probable. Prendre pour base d'appréciation le cours du marché de destination, par la comparaison des produits bruts à l'état sain et à l'état avarié, c'est d'abord faire payer à l'assureur un certain *quantum* de frais qu'il ne s'était pas engagé à payer, tel que le fret, les frais de mise à terre, etc. C'est ensuite l'intéresser forcément à la spéculation du négociant et transformer ainsi son assurance en assurance de profit espéré.

667. — Cette vérité ressortira mieux encore par deux exemples choisis pour chacune des deux hypothèses.

PREMIER EXEMPLE.

Soit :	1° Somme assurée par la police	18,000 fr.
	2° Produit brut de la vente à l'état sain	50,000
	3° Produit brut de la vente en état d'avarie	10,000
	4° Différence entre les produits bruts	40,000
	5° Montant de l'avarie	80 0/0

En suivant la méthode des produits bruts, c'est sur 50,000 fr., prix de la marchandise à l'état sain, que devraient se calculer les 80 °/₀ d'avarie dont l'assureur est tenu, c'est donc 40,000 fr. d'indemnité qu'il aurait à payer, tandis qu'il n'a entendu en assurer que 18,000 et n'a reçu de prime que pour cette somme.

L'énormité de ce résultat apparaît plus clairement encore quand on compare le chiffre que donnerait la seule

Digitized by Google

méthode légale de règlement, c'est-à-dire la déduction du montant de l'avarie sur la somme assurée : on aurait dans ce cas à déduire 80 °/₀ de la somme de 18,000 fr, soit 14,600 fr. à payer par l'assureur. De 40,000 à 14,600, c'est donc 25,400 fr. de différence au préjudice de l'assureur, selon l'adoption de l'une ou de l'autre des deux méthodes.

« Ainsi, ajoute M. Delaborde, le contrat d'assurance, « qui doit être pour l'assuré, non un moyen de gagner, « mais uniquement un moyen d'éviter de perdre, est violé « dans son essence, puisqu'il devient pour l'assuré l'élé- « ment d'un gain vraiment scandaleux. (Delaborde, p. 265.)

Mais prenons l'exemple d'une position inverse, nous verrons se produire des résultats non moins injustes :

DEUXIÈME EXEMPLE.

Soit 1°	Somme assurée par la police.	18,000
2°	Produit de la recette en état sain.	16,000
3°	Produit de la vente en état d'avarie.	3,000
4°	Montant de l'avarie.	80 °/₀.

Régulièrement ce serait sur 18,000 fr. que devrait se calculer cette différence de 75 °/₀, montant du préjudice ; l'assuré obtiendrait ainsi une indemnité de 14,600 fr. au lieu que calculant sur 15,000 fr. il n'aura que 12,000 fr. et fera ainsi une perte de 2,600 fr.

D'un côté comme de l'autre, il n'y a donc qu'incertitude et injustice dans la manière d'exécuter le contrat, puisque en cas de hausse du marché, c'est l'assureur qui fait les frais de la spéculation de l'assuré, en payant au delà de son obligation primitive ; dans le cas de baisse, c'est l'assuré qui est lésé, puisqu'il ne reçoit pas en proportion de la somme assurée et pour laquelle il a payé a prime ; enfin, dans l'un et l'autre cas, l'assureur est obligé upporter le fret et autres frais de débarquement, qui,

Digitized by Google

d'après les principes du contrat d'assurance, ne doivent pas tomber à sa charge.

Il est étrange qu'un mode de règlement, si défectueux et qui déguise si mal son identité avec l'assurance sur profit espéré, ait si longtemps prévalu en Angleterre et qu'il n'ait pas fallu moins que l'évidence des démonstration de Stevens, son autorité et ses efforts constants, pour le faire remplacer par la méthode de la déduction des produits bruts sur la somme assurée.

668. — 2e Mode de règlement. *Paiement de la différence entre la valeur portée dans la police et le produit brut de la vente à l'état d'avarie.*

Cette méthode n'a jamais été sérieusement mise en pratique : elle présente, en effet, une sorte de discordance entre les termes de la proportion, puisqu'elle met en rapport des valeurs de nature différente. Ainsi on n'y tient aucun compte de la valeur à l'état sain, ce qui est cependant indispensable pour connaître le montant de l'avarie. Le calcul repose donc nécessairement sur cette hypothèse que la valeur assurée est toujours la valeur à l'état sain au port de destination, ce qui n'est la plupart du temps qu'une erreur. On comprend dès lors, à quels singuliers résultats ce mode de règlement doit conduire. Supposons, par exemple, qu'au moment de l'arrivée à destination, la marchandise soit en grande faveur, au point que la denrée même avariée dépasse l'évaluation faite au départ; la différence entre la somme assurée et le produit brut à l'état d'avarie étant nulle ou même en ce sens inverse, l'assureur ne devra aucune indemnité, tandis qu'il en devrait une énorme, même pour des avaries légères, si la marchandise était en discrédit.

Digitized by Google

669. — 3e Méthode. *Paiement de la différence entre la somme assurée dans la police et le produit net de la marchandise avariée.*

Ici encore la marchandise est considérée comme un sauvetage, et le règlement s'en opère d'après les principes du délaissement. Au premier abord ce mode de calcul semble plus satisfaisant, puisqu'il paraît dégager l'élément des frais, dont l'assureur n'est pas tenu ; mais la pratique démontre bientôt que ses inconvénients sont les mêmes, s'ils ne sont pas plus considérables encore.

Ainsi, il ne fait pas, plus que la méthode précédente, ressortir la valeur à l'état sain, et par suite il donne lieu à la même bizarrerie de résultats, dans le cas d'une hausse considérable à destination : l'assuré se trouve également exposé à ne rien recevoir, lorsque la différence entre le produit net de la denrée avariée et la somme assurée sera nulle ou insignifiante.

670. — Voici deux exemples donnés par M. Delaborde, pour faire comprendre ces divers résultats. Leur extrême clarté nous dispense d'en ajouter d'autres :

Soit 1e	Somme assurée.	36,000 fr.
2e	Produit brut en état d'avarie.	14,000
3e	Produit net id.	12,000
4e	Différence entre la somme assurée et le produit brut en état d'avarie.	24,000
5e	Produit brut en état sain.	28,000

D'après la comparaison du produit brut à l'état sain et le produit brut en état d'avarie, le montant de l'avarie serait 50 0/0, soit de 18,000 fr. sur la somme assurée. Au contraire, si l'on calcule l'indemnité d'après la différence entre la somme assurée et le produit net à l'état avarié, l'assuré recevra 24,000 fr., soit un excédant de 6,000 fr. au préjudice de l'assureur.

Digitized by Google

A l'inverse, soit :

1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut à l'état d'avarie.	30,000
3° Produit net, id.	28,000
4° Différence entre le produit net et la somme assurée.	8,000
5° Produit brut à l'état sain.	60,000

D'après le rapport des deux produits bruts, le montant de l'avarie est de 50 0/0, ce serait donc encore 18,000 fr. que devrait l'assureur, tandis que, par suite de l'élévation du taux de vente à l'état d'avarie, l'assuré ne recevra que 8,000 fr. et éprouvera une perte de 10,000 fr.

On voit que cette méthode conduit à des conséquences diamétralement contraires à celles du mode de règlement par la comparaison des produits bruts, puisque l'assureur paie plus en cas de baisse de marché qu'en cas de hausse. C'est donc en quelque sorte l'inverse de l'assurance sur profit espéré.

671. — 4° Méthode. *Paiement de la différence entre les produits nets appliqués à la valeur portée dans la police.*

Cette méthode a été longtemps la plus accréditée, c'est aussi celle qui, par son énoncé, se rapproche le plus du mode de règlement que nous avons reconnu être le seul légal et équitable.

Mais si, au premier abord, elle semble satisfaisante, en ce qu'elle paraît devoir procurer à l'assuré une indemnité proportionnée au dommage éprouvé, la réflexion et la pratique prouvent bientôt que ce n'est là qu'une apparence, et que cette quatrième méthode a comme les autres l'inconvénient de subordonner le chiffre de l'indemnité au taux du marché et de faire payer à l'assureur le fret, les frais et les droits.

Pour faciliter la démonstration de cette vérité, repre-

Digitized by Google

nons les deux exemples que nous avons donnés plus haut:

Soit 1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en avarie.	25,000
3° Produit net en état d'avarie.	22,000
4° Produit brut en état sain.	50,000
5° Produit net en état sain.	44,000
6° Fret, frais et droits.	3,000
7° Montant de l'avarie.	50 °/.

Ainsi, d'après le mode de règlement qui nous occupe, l'assuré recevra 22,000 fr., différence entre les produits nets, tandis que d'après le mode de règlement par la comparaison des produits bruts, il ne recevrait que 50 0/0 sur la somme assurée, soit 18,000 fr.

A l'inverse, soit :

1° somme assurée	36,000 fr.
2° Produit brut à l'état d'avarie.	12,000
3° Produit net à l'état d'avarie.	10,000
4° Produit brut à l'état sain.	24,000
5° Produit net à l'état sain.	20,000
6° Fret, frais et droits	2,000
7° Montant de l'avarie.	50 °/.

Dans ce cas, l'assureur ne doit à l'assuré que 10,000 fr. différence entre les produits nets, tandis que l'avarie étant de 50 0/0, il devrait la moitié de la somme assurée ou 18,000 fr.

672. — Concluons de tout ce qui précède que le seul mode légal et juste de règlement d'avarie, est le rapport des produits bruts appliqué à la somme assurée. C'est le seul qui remplisse les conditions essentielles du contrat d'assurance, puisqu'il ne met pas à la charge de l'assureur des dépenses qui lui sont complétement étrangères, et qu'il détermine le chiffre de l'indemnité d'après la valeur d'origine et indépendamment des cours du marché de destination.

Nous allons donc nous y attacher exclusivement désor-

Digitized by Google

mais, et étudier en détail les principes qui le gouvernent.

673. — Ici se reproduit tout naturellement la distinction qui nous a déjà servi de guide dans plusieurs parties de ce traité, entre les avaries consistant en dommages matériels et les avaries consistant en dépenses. Ce que nous en avons dit précédemment montre assez que le règlement des unes et des autres ne saurait s'opérer de la même manière.

674. — Commençons par le règlement des dommages matériels : c'est celui qui a donné lieu au plus grand nombre de difficultés.

De ce que le chiffre de l'indemnité résulte de l'application du rapport des produits bruts à la somme assurée, il suit que le premier élément nécessaire à connaître, celui dont le dispacheur, chargé de dresser le règlement, doit s'occuper tout d'abord, c'est la valeur ou la somme assurée. Nous avons déjà traité en détail de l'évaluation de la cargaison, nous n'y reviendrons donc pas ; il nous suffira de dire que si l'évaluation est faite dans la police, elle doit servir de base, à moins qu'elle ne soit entachée d'une exagération évidente, fruit du dol de la fraude, ou même de simple erreur (1), ou qu'elle ne résulte d'une clause spéciale interdisant toute critique de l'évaluation, telle que la clause *vaille ou non vaille*, la clause d'évaluation *pour servir de capital en tous temps et en tous lieux*, dont nous avons expliqué ailleurs le sens et la portée. Si, au contraire, la police ne contient pas l'évaluation, le dispacheur aura à se faire représenter la facture, et à ajouter à son montant les frais et droits d'embarquement jusqu'au départ, de quelque nature qu'ils soient.

(1) Voir sur ce point. : Bordeaux, 20 août 1835, s. 8. 36. 2. 111. — Aix, 2 juillet 1826. Bouffey c. ap. g. all. 7. 1. 313. — Cass., 8 mai 1839. — Labarraque c. Assureurs. G. et Cl.. 18, 2. 82.

Digitized by Google

675. — Une fois l'évaluation de la marchandise au départ obtenue et déterminée d'une manière définitive, il ne reste plus qu'à établir le second élément du compte, c'est-à-dire le rapport entre les produits bruts.

Cette opération semble toute simple au premier abord, et elle l'est, en effet, la plupart du temps : cependant il peut arriver des circonstances qui présentent plus de difficultés.

Le moyen auquel on a recours habituellement, c'est la vente publique de la marchandise avariée.

Benecke (Principes, II, 435) a exprimé certaines défiances relativement à l'exactitude de ce procédé, et il se montre disposé à donner la préférence à l'expertise. Cela peut être fondé, dans quelques circonstances particulières, où la marchandise a plutôt une valeur de convention qu'un cours réel; mais il faut reconnaître que, dans l'immense majorité des cas, la vente publique est le seul moyen et le plus sûr de constater tout ensemble et le cours du marché et le degré d'avarie éprouvé par les marchandises. L'assuré d'ailleurs ne peut se plaindre qu'on ait suivi cette voie, puisqu'elle conduit au résultat qu'il se proposait d'atteindre en entreprenant son expédition, la vente de la marchandise (1). Aussi la vente publique est-elle aujourd'hui universellement admise, et la jurisprudence décide même que, dans le cas où l'assuré ne provoquerait pas cette vente, soit par lui-même, soit par ses représentants, l'assureur a le droit d'y faire procéder, dans l'intérêt de tous. On peut dire, en effet, que la vente publique emprunte, dans ce cas, le caractère d'une vente judiciaire, puisque pour l'assuré c'est le seul moyen d'établir le préjudice éprouvé et, pour le juge, le seul moyen de se con-

(1) Meno Pöhl. Dr. maritime, IV, p. 690.

Digitized by Google

vaincre de la réalité de la demande d'indemnité dirigée contre l'assureur.

676. — Mais où cette vente publique doit-elle s'opérer? Est-ce à bord, avant tout débarquement? Est-ce à l'entrepôt, avant le paiement des droits d'entrée? Est-ce à la Bourse ou dans les locaux ordinairement affectés à cette sorte d'opération?

A cette question, qui peut sembler oiseuse au premier coup d'œil, il s'en rattache plusieurs autres très-importantes et très-délicates.

677. — La première est de savoir qui doit supporter le fret et les frais de débarquement et de mise à terre.

Nous avons déjà dit que l'assureur n'est pas tenu par son contrat de supporter le fret et les autres frais de mise à terre à destination; et l'une des critiques les plus sérieuses que nous ayons adressées aux divers autres modes de règlement, était de comprendre nécessairement dans l'évaluation le fret et les frais à l'arrivée.

L'assuré aura donc à supporter le fret. Il en est tenu, en effet, quel que soit l'état dans lequel la marchandise parvienne à destination. L'existence d'avaries ne change donc rien à son contrat sous ce rapport. Sans doute, il en sera autrement, si le fret a été l'objet d'une police d'assurance; mais ce sera le cas d'un règlement particulier entre l'assuré et l'assureur, lequel ne peut influer en rien sur le règlement général d'avarie.

Par suite, si la vente s'opère à bord, l'usage mettant le fret à la charge de l'acheteur, qui prend livraison de la marchandise, il n'y aura rien à déduire du prix de vente, qui évidemment aura été fixé en conséquence. Si, au contraire, elle s'opère à terre, il y aurait à déduire du prix de vente le fret payé par l'assuré : toutefois, pour simplifier le calcul, il est d'usage d'ajouter le fret au produit brut à l'état

Digitized by Google

sain, comme au produit brut en état d'avarie, ce qui rétablit la balance et fait disparaître cet élément.

678. — Cette nécessité pour l'assuré de supporter le ret en cas d'avarie a donné lieu, parmi les auteurs, à de très-vives controverses. Il est facile en effet d'imaginer des cas où la marchandise arrivant intacte, quant à son poids, mais dans un état d'avarie considérable, le fret qui est à payer tout entier absorbe presque le prix de vente et occasionne ainsi une perte énorme à l'assuré.

Frappé de l'injustice d'un tel état de choses Stevens proposait ou de réduire le fret dans la même proportion que la valeur de la marchandise, ou de le faire supporter à l'assureur comme une conséquence de la vente. (Stevens p. 131.) Mais Benecke a victorieusement réfuté cette opinion, fondée sur le sentiment de l'équité plutôt que sur les principes, en montrant que, d'abord, ce serait modifier sans raison juridique le contrat d'affrétement, puisque en stipulant le paiement du fret à l'arrivée de la marchandise, l'armateur avait entendu rester à l'abri de tout risque autre que la perte totale en cours de voyage, et que d'un autre côté, on ne voyait pas pourquoi l'assuré qui, en cas d'heureuse arrivée de la marchandise, aurait été tenu de payer le fret, se déchargerait de cette obligation sur l'assureur, sous prétexte d'avaries particulières.

Cette discussion a été reprise par d'autres auteurs et notamment par Meno Pöhl (*loc. cit.*), sans autre résultat que de constater une lacune regrettable dans la rédaction ordinaire des clausses d'affrétement. Mais elle peut servir du moins à montrer l'utilité de l'assurance du fret, dans les pays où elle est autorisée, et permet d'excuser l'atteinte que, dans la pratique, on porte journellement à la loi française, en couvrant par des polices d'honneur une valeur que l'armateur est obligé d'exiger d'autant plus rigoureu-

Digitized by Google

sement que, d'après la loi, il n'a pas de moyen de se sous-aux chances de perte (1).

679. — Mais la solution resterait-elle la même, si une partie de la marchandise avait été vendue par le chargeur au port de relâche? Que faudrait-il alors décider relativement au fret?

L'armateur ne peut-il pas soutenir qu'en définitive son navire est parvenu à destination; que si la marchandise fût restée à bord, il aurait gagné le fret entier, et que dès lors, il ne peut souffrir de la résolution prise par le chargeur? D'un autre côté, le chargeur peut-il réclamer le fret de son assureur en soutenant que c'est là une conséquence de l'avarie et que la vente n'a eu lieu que pour éviter une perte totale? Les cours anglaises, saisies de cette contestation, l'ont tranchée en décidant qu'il serait payé par l'assuré un fret proportionnel, *pro rata itineris*, et que le surplus du fret serait considéré par l'assureur comme une avarie et payé par lui. (Bailie v^r Modigliani. B. R. Hilar. 25, Georges, III. — Vlierboom, v^r Chappian, M. et Wels, 230.)

680. — C'est d'après le même principe qu'on décide que l'excédant de fret dû pour transport au lieu de destination, dans le cas où par suite de l'innavigabilité absolue ou relative du navire, la marchandise doit-être transbordée sur un autre navire; que l'excédant du fret, disons-nous, stipulé par le propriétaire de ce second navire est à la charge de l'assureur. L'embarquement, en effet, a lieu dans ce cas pour le salut de la marchandise; de plus, on peut considérer le fait comme la conséquence directe des avaries survenues au navire, et par suite comme un risque

(1) Il est facile de comprendre, en effet, que si l'armateur pouvait assurer son fret librement, il se montrerait bien plus disposé à subordonner le payement de ce fret à l'arrivée de la marchandise intacte, et à supporter une diminution en cas d'avarie.

Digitized by Google

qui retombe à la charge de l'assureur. C'est, du reste, une jurisprudence admise et constante en France. En Angleterre, l'indécision des termes d'un arrêt, rendu par lord Denman (SCHIPTON v° THORNTON 9 Ad. et Ell. 336), a laissé subsister quelque obscurité sur ce point. Mais si la question se représentait de nouveau, nul doute qu'elle ne fît décider conformément à la jurisprudence française.

La même hésitation paraît s'être produite aux Etats-Unis, si l'on en juge par une décision, rendue sous la présidence de Scry, dans une espèce où il s'agissait du fret dû pour le transport du port de relâche au port de destination (1). Le savant magistrat n'apercevait dans le transbordement de la marchandise aucun motif suffisant pour modifier les effets du contrat. Le fret payé au second navire lui paraissait une avance à faire par le chargeur au même titre que le fret primitivement stipulé. Story évidemment ne prenait pas garde qu'entre le premier et le second contrat d'affrétement (en supposant le second affrétement fait par le chargeur) il s'était passé un fait considérable, la déclaration d'innavigabilité du navire par suite d'avaries, ce qui constitue au premier chef un événement de mer, lequel nécessitait précisément le transbordement de la marchandise et son transport sur une autre navire, avec augmentation de fret. Cette augmentation ainsi que les frais de transbordement étaient donc des charges imprévues, occasionnées à l'assuré par l'événement de mer. La conséquence était ici on ne peut plus directe, et dès lors le principe général *causa proxima spectatur* s'appliquait dans toute sa force.

Du reste, cette jurisprudence n'a pas fait fortune, et les tribunaux de l'Union n'ont pas tardé à rendre un complet

(1) CAZE v° BALTIMORE INS. CO. — 7. Cranch. 362.

Digitized by Google

hommage au principe, dans une espèce beaucoup moins favorable cependant que la précédente.

Un navire avait été capturé, puis relâché peu après, mais la cargaison retenue jusqu'à plus ample informé. Aussitôt rendu à sa libre disposition, le capitaine s'empressa de faire offre aux chargeurs de transporter la cargaison à destination, aux mêmes conditions que précédemment, sans tenir compte de la rupture de la charte-partie et en même temps il réclama l'entier fret. Sur le refus des chargeurs d'accepter l'offre et de payer le fret, décision qui les condamne au payement. Cette décision devenue souveraine est exécutée. Mais, plus tard, la restitution de la cargaison ayant été opérée, les chargeurs furent obligés de noliser d'autres navires à un fret beaucoup plus élevé pour rendre la marchandise à destination. Ils formèrent recours contre leurs assureurs pour cet excédant, et ceux-ci furent condamnés à leur en tenir compte, comme étant le résultat d'une fortune de mer et d'un risque garanti par la police. (MEMFORD, v° COMM. INS. COMP. 5, Johnson 262.—17 Mass. Rep. 476 per.c. J. WILDE DODGE V. UNION MUT. INS. COMP. 17, Mass. 471.)

A Hambourg, le bureau des dispacheurs (*Dispatch comtoir*) n'aurait accordé au premier capitaine qu'un fret proportionnel, *pro rata itineris*, mais il n'aurait pas hésité à mettre à la charge des assureurs l'excédant de fret nécessité par le rembarquement de la marchandise sur un autre navire pour parvenir à destination. (TECKLENBORG, *Handbuch*, p. 56. — BENECKE, éd. 1824, II, p. 448.)

681. — Une autre conséquence de la question que nous avons posée au n° 674, est relative aux frais extraordinaires de vente publique.

Les usages des diverses places maritimes s'accordent pour en faire l'objet d'un article spécial dans le compte d'avarie. Il est incontestable, en effet, que ces frais, tels que

Digitized by Google

courtage, frais de publicité, d'enchères, honoraires ou droits de commission à l'agent ou au fonctionnaire chargé de présider à la vente ; que ces frais, disons-nous, sont une conséquence de l'avarie. Sans cette circonstance, l'assuré aurait peut-être disposé tout autrement de sa marchandise, par une vente amiable, par exemple, et se serait épargné ces frais souvent très-considérables. Si la vente publique est devenue nécessaire, c'est donc par suite de l'avarie, et afin de déterminer exactement l'étendue du dommage. A ce titre, il est évident que l'assureur est tenu de les payer, ou de les rembourser à l'assuré, si celui-ci en a fait l'avance. Mais, sous un autre rapport, la relation qui existe entre ces frais de vente et l'avarie n'est pas telle, qu'on puisse dire qu'ils font partie intégrante du dommage ; en effet, le dommage est accompli, consommé, quand ils ont lieu : le navire est en sûreté dans le port, et les risques ont le plus souvent cessé pour l'assureur. Il ne serait donc ni juste ni logique de les comprendre dans l'avarie.

682. — Comment donc l'imputation de ces frais doit-elle s'opérer ?

Quelques personnes ont proposé de les déduire du produit brut de la vente, et cette opinion a trouvé des partisans.

Mais il suffit de la plus simple réflexion pour juger qu'elle conduit à une conséquence inadmissible. En effet, elle a pour résultat de donner le produit net de la vente à l'état d'avarie. Mais avec quoi ce produit net sera-t-il mis en rapport ? Avec le produit brut à l'état sain, puisque nous opérons d'après la méthode de la comparaison des produits bruts appliqués à la somme assurée. En sorte que l'on comparerait un produit net avec un produit brut, ce qui est absurde. En outre, ne voit-on pas que cette méthode a l'inconvénient de soumettre l'assuré aux chances de hausse et

Digitized by Google

de baisse du marché, par le recouvrement d'une somme fixe qu'il a déboursée, recevant moins en cas de hausse et plus en cas de baisse?

M. Delaborde a mis en lumière cette vérité, par deux exemples que nous lui empruntons :

PREMIER EXEMPLE.

Soit :	1° Somme assurée.	36,000 fr.
	2° Produit brut à l'état d'avarie.	10,000
	3° Produit brut à l'état sain.	50,000
	4° Montant de l'avarie.	80 °/.
	5° Frais justifiés.	5,000
	A payer par l'assureur 80 °/. sur la somme, assurée 36,000.	28,800
	Plus pour les frais.	5,000
	En tout	33,800

Mais si l'on retranche préalablement du produit brut en état d'avarie le montant des frais ou 5,000 de 10,000, on n'aura plus, pour le comparer au produit brut à l'état sain 50,000, que 5,000. De là, pour apprécier l'étendue de la perte, la proportion suivante :

$$X : 100 :: 45{,}000 \text{ est à } 50{,}000.$$

$$X = \frac{45{,}000 \times 100.}{50{,}000}$$

$$X = 90\ 0/0$$

Puis appliquant ces 90 °/. à la somme assurée 36,000, on aura 32,400.

Or il faudra bien faire de la manière suivante la répartition de ces 32,400 :

1° Par avarie de 80 °/. sur 36,000, somme assurée.	28,800 fr.
2° Pour frais justifiés.	3,600
	32,400

Il résultera de là que l'assuré qui, au lieu de recevoir 5,000 fr., n'en recevra que 3,600, reste à découvert de 1,400 francs.

Digitized by Google

DEUXIÈME EXEMPLE.

1° Soit somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en état sain.	30,000
3° Produit brut en état d'avarie.	15,000
4° Montant de l'avarie.	50 °/₀
5° Frais justifiés.	5,000
A payer par l'assureur 50 °/₀ sur la somme assurée fr. 36,000, ci.	18,000
Pour frais justifiés.	5,000
	23,000

Déduction préalablement faite sur le produit brut en état d'avarie (15,000 fr.) des 5,000 fr. de frais, on arrive à dire :

$$X : 100 :: 20,000 : 30,000.$$

$$X = \frac{20,000 \times 100.}{30,000}$$

$$X = 66\ 66\ 0/0.$$

L'assuré recevra donc 66,66 °/₀ sur 36,000 fr., c'est-à-dire 24,000 fr., qui se composent comme suit :

1° 50 °/₀ sur la somme assurée	18,000
2° Pour frais justifiés.	6,000
En tout fr.	24,000

D'où il résultera que l'assuré fera un bénéfice de 1,000 fr.

Concluons de ces exemples que le seul moyen rigoureusement exact de calculer les frais de vente est d'en faire l'objet d'un article spécial et de l'ajouter au chiffre de l'indemnité résultant du rapport des produits brutsavec la somme assurée.

C'est, du reste, l'usage universellement adopté aujourd'hui par le Lloyd, à Londres, par les dispacheurs français, à Hambourg par le *Dispatch comtoir*, etc. (NOLTE II, p. 758. — TECKLENBORG, Handbuch, p. 56.) Il en est de même aux

Digitized by Google

Etats-Unis. MUIR, v° UNIT. INS. Co. 1 Caines 54, — PHILLIPS, II, 220.

683. — Inutile sans doute d'ajouter que ce que nous venons de dire des frais de vente publique s'appliquerait par identité de motifs aux frais d'expertise, si l'on avait jugé plus convenable de recourir à ce mode d'instruction.

684. — L'imputation des frais d'escompte et des droits de commission mérite que nous nous y arrêtions un instant.

Considéré en lui-même, l'escompte, n'étant qu'une prime donnée pour l'anticipation du payement, ne fait pas naturellement partie du règlement d'avarie. Néanmoins, s'il est d'usage de l'accorder dans toute vente publique, on le déduira du chiffre de la vente, qui se trouvera ainsi réduit en proportion.

En général, l'usage n'alloue pas de commission de vente à l'assuré, et ceci se justifie facilement. En effet, si la vente est faite par l'assuré lui-même, il n'a pas de commission à payer; si elle est faite par les soins de son correspondant, il y a sans doute une commission due, mais qui l'aurait été dans tous les cas, et qui, dès lors, n'est pas une conséquence de l'avarie. Une autre raison de refuser une commission de vente, résulte de ce que, la plupart du temps, l'assureur est représenté à la vente. A Londres, les compagnies d'assurance, à Trieste, le Lloyd, ont presque partout des agents qui ont pour instructions formelles d'assister aux ventes publiques de marchandises avariées (1).

685. — La détermination de la valeur brute de la marchandise saine n'est pas toujours aussi facile à déterminer que celle de la marchandise avariée.

(1) TECKLENBORG. Handbuch, p. 63. — Il cite deux circulaires du *Lloyd de Trieste* relatives à cet objet.

Digitized by Google

Théoriquement d'abord, c'est toujours et nécessairement une valeur fictive, puisque la marchandise ne peut être évaluée que par comparaison : pratiquement, il n'existe aucun moyen de contraindre l'assuré à soumettre à une vente publique la partie saine de ses marchandises, dont il peut espérer un écoulement plus avantageux par une autre voie. L'assurance dégénérerait en entraves et présenterait plus d'inconvénients que d'avantages, si un semblable droit appartenait à l'assureur. D'un autre côté, il arrive souvent qu'il n'existe pas à bord d'autres marchandises similaires en état sain. Le seul moyen auquel on puisse avoir recours est donc une expertise : moyen facile et sûr, quand la denrée est d'une consommation ordinaire et constante, en un mot quand c'est une marchandise courante, ayant à la Bourse un cours établi.

Les deux termes du rapport entre les produits bruts ainsi établis, il ne reste plus qu'à appliquer ce rapport à la somme assurée. Ce n'est plus qu'une simple opération d'arithmétique, qui donne pour résultat le chiffre exact de l'indemnité due, indépendamment de toute fluctuation du marché de destination et de tout élément nouveau postérieur au contrat d'assurance.

686. — Tels sont les éléments essentiels du règlement d'avarie par l'application des produits bruts à la somme assurée. Ces éléments en eux-mêmes sont assez simples. Mais il est rare qu'ils ne se compliquent pas, dans la pratique, par quelque clause particulière, en ce qui concerne soit le groupement, soit le mode d'évaluation des marchandises assurées.

Parmi ces clauses, l'une des plus fréquemment employées est la *clause de franchise*, dont nous avons déjà parlé dans le premier livre de ce traité et sur laquelle nous revien-

Digitized by Google

drons avec plus de détails en nous occupant du règlement des avaries consistant en dépenses.

687.— La clause d'assurance par séries donne également lieu à des complications de plus d'un genre.

Lorsque plusieurs espèces de marchandises sont assurées dans une même police, il peut arriver ou que l'assuré fasse de chaque espèce l'objet d'une assurance particulière, un aliment distinct de la police, ou qu'il les assure en bloc, sans distinction ni division.

Dans le premier cas, la division s'opère par séries suivant la nature et l'espèce des marchandises assurées, ou suivant leur nombre, par groupes de tant de caisses, ou de tant de ballots. Chaque groupe ou série forme alors comme un capital distinct et séparé, sujet aux déductions des franchises et supportant isolément ses avaries : le règlement général se fractionne donc en un certain nombre de règlements particuliers établis pour chaque série. L'opération peut être plus longue, mais elle ne donne pas lieu à plus de difficulté qu'un règlement ordinaire.

Dans le second cas, au contraire, la position se complique; car il peut se faire que l'avarie ait inégalement atteint chacune des espèces de marchandises assurées en bloc, et que, par suite, le rapport des produits bruts à la somme assurée ne soit pas toujours le même; ou que la situation du marché n'étant pas la même pour chaque denrée, la relation entre le produit brut à l'état sain et le produit brut à l'état avarié soit différente.

Quelle méthode faut-il suivre pour sortir de cette difficulté?

On comprend aisément que le résultat d'un règlement sur chaque article séparé ne peut, dans toutes circonstances,

Digitized by Google

être le même que celui d'un règlement sur l'ensemble (1). Il ne peut en être ainsi que dans deux cas, 1° lorsque l'état du marché exerce la même influence sur les deux articles,

(1) Benecke a donné de cette proposition une démonstration algébrique que nous reproduisons :

« Désignons par A, dit-il, l'évaluation d'une sorte de marchandises; par a le produit brut de ces mêmes marchandises en état sain; par u le produit brut dans l'état d'avaries. B, b et v représenteront les mêmes valeurs appliquées à une autre sorte de marchandises. Le règlement de chacun séparément donnera :

$$\frac{a-u}{a}\times A+\frac{b-v}{b}\times B=A+B-\left(\frac{u}{a}A+\frac{u}{b}B.\right)$$

Celui des deux articles pris ensemble donnera :

$$(A\times B)\times\frac{a+b-(u+v)}{a+b}=A+A-(A+B)\times\frac{n+v}{a+b}.$$

La différence entre les résultats des deux règlements sera donc :

$$\frac{u}{a}A+\frac{v}{b}B-(A+B)\frac{u+v}{a+b}=x.$$

L'état du marché, relativement au premier article, ou le rapport de sa valeur en état sain, à celle de l'évaluation, est $\frac{A}{a}$; et si nous désignons cette quantité par n, l'état du marché, relativement au second article, sera $\frac{B}{b}$ ou $n+x$; et le rapport entre les valeurs du premier article, en état sain et en état d'avarie, étant $\frac{u}{a}=m$, ce même rapport pour le second article sera $\frac{v}{b}=m+y$. Et substituant ces valeurs dans l'équation ci-dessus, comme

$$A=an,\ B=b\,(n+x),\ u=am,\ v=b\,(m+y)$$

elle se réduira à $\frac{abxy}{a+b}=x$. Or cette expression ne peut jamais devenir égale à o, et conséquemment les deux modes de règlement ne peuvent donner le même résultat que lorsque $x=o$, ou $y=o$. La première supposition rend $\frac{A}{a}=\frac{B}{b}$, auquel cas l'état du

Digitized by Google

c'est-à-dire lorsque tous deux arrivés sains et saufs eussent donné une proportion égale de profit ou de perte; 2° lorsque le degré de détérioration est le même pour chacun des articles assurés. Mais ces deux cas sont évidemment exceptionnels et ne se présentent que rarement. Dans toutes les autres circonstances, il faudra opter entre le règlement séparé et le règlement sur l'ensemble.

Or, nous l'avons déjà démontré, le principe dominant en cette matière, est qu'avant tout, l'assureur doit rester étranger aux fluctuations du marché de destination. Il faudra donc adopter la méthode de règlement qui peut donner ce résultat : et M. Delaborde démontre par son exemple très-concluant que c'est le règlement séparé qui seul remplit cette condition.

Nous transcrivons ici cet exemple comme nous avons

marché est le même pour les deux articles; et la dernière rend $\frac{u}{a}=\frac{v}{b}$, auquel cas le degré de détérioration est le même sur les deux articles.

Dans chaque cas donné où les deux articles sont détériorés à un degré différent, y devient égal à une quantité donnée que nous désignerons par d, et conséquemment $\frac{abdx}{a+b}=x$.

Or dans cette expression, x est la seule quantité variable, ce qui démontre que, dans tout cas semblable, la différence entre le résultat du second mode de règlement et celui du premier, est due entièrement à l'état du marché, et que, conséquemment, ce second mode est contraire à la loi.

Pour trois différents articles,

$$\text{si } \frac{C}{c}n=+z, \text{ et } \frac{t}{c}=n+h,$$

la différence entre les deux modes de règlement sera

$$\frac{(a+c)bxy+(a+b)hcz-bc(yz+hx}{a+b\times c}=X.$$

Digitized by Google

fait des autres, parce qu'il nous semble avoir toute la clarté et la simplicité désirables.

On a fait assurer dans la même police ;

1° 50 pièces de mousseline pour	12,000 fr.
2° 60 pièces de soieries pour	18,000
En tout, fr.	30,000

Des avaries ont lieu, et l'on procède à la vente publique des objets assurés.

RÈGLEMENT DES AVARIES SUR CHAQUE CLASSE D'OBJETS.

Première classe.

1° Valeur agréée des 50 pièces de mousseline.	12,000 fr.	
2° Produit brut de la vente en état d'avarie.	8,000	
3° Produit brut de la vente en état sain.	10,000	
4° Montant de l'avarie.	20 p. 100	
5° Somme à payer à l'assuré.		2,400

Deuxième classe.

1° Valeur agréée des 60 pièces de soieries.	18,000 fr.	
2° Produit brut de la vente en état d'avarie.	15,000	
3° Produit brut de la vente en état sain.	45,000	
4° Montant de l'avarie.	66,66 p. 100	
5° Somme à payer à l'assuré.		12,000

Par conséquent il y a net à payer à l'assuré une somme totale 14,400

RÈGLEMENT DES AVARIES SUR L'ENSEMBLE DES OBJETS.

1° Valeur agréée tant des mousselines que des soieries, en tout.	30,000 fr.
2° Produit brut de la vente des unes et des autres en état d'avarie, 8,000 fr. + 15,000 fr. ci...	23,000
3° Produit brut de la vente, *id. id*, en état sain, 10,000 fr. + 45,000, ci...	55,000
4° Montant de l'avarie.	58,18 p. 100
5° Net à payer à l'assuré.	17,454 fr. 54

Digitized by Google

A cet exemple nous en joindrons deux autres donnés par Stevens et qui complèteront la démonstration.

Premier exemple.

10 tonnes sucre évaluées	5,000
10 balles coton évaluées	6,000
10 balles café évaluées	4,000
forment l'aliment d'une même police.	15,000

Si ces marchandises étaient parvenues saines à destination, elles auraient valu :

Les 10 tonnes de sucre,	10,000
Les 10 balles de coton,	3,500
Les 10 balles de café,	8,000
	21,500

Mais, vendues dans l'état d'avarie, ces denrées n'ont produit :

Les 10 tonnes de sucre que	3,500
Les 10 balles de coton que	500
Et les 10 balles de café que	1,500
total.	5,500

Ce qui représente entre les produits bruts une différence de 80 p. 0/0, et sur la somme assurée, une indemnité de 12,000 fr. à payer.

Faisant, au contraire, le calcul de l'avarie par un règlement séparé, on arrive au résultat suivant :

1° Pour les 10 tonnes de sucre

A l'état sain, elles auraient valu 10,000 fr.

A l'état avarié, elles n'ont valu que 3,500 fr.

Ce qui forme une perte de 65 p. 0/0, soit sur la somme de 5,000, chiffre d'évaluation dans la police, 3,234 fr.

2° Pour les 10 balles de coton.

A l'état sain, elles auraient valu 3,500

Digitized by Google

A l'état avarié elles ont produit 500

Ce qui représente, entre les produits bruts, une différence de 86, 66 0/0, soit par rapport à la somme assurée, une indemnité de 5,160 fr.

Enfin 3° pour les 10 balles de café.

A l'état sain elles eussent valu 8,000

A l'état avarié elles ne valent plus que 1,500

Ce qui représente entre les produits bruts une différence de 81. 30 0/0 ou sur la somme assurée une indemnité de 3,250, ci. 3,250 fr.

Ces diverses sommes additionnées forment un total de 11,644 fr., inférieur au chiffre d'indemnité résultant du mode de règlement sur l'ensemble.

688. — La troisième circonstance que nous avons signalée comme de nature à modifier la marche du règlement, c'est l'augmentation ou la diminution dans le poids des marchandises avariées.

Lorsque cette altération de poids a lieu indépendamment de tout accident de mer, par suite de la nature de la marchandise, il n'y a pas à s'en occuper; c'est une sorte de vice propre dont l'assureur n'est pas responsable.

Mais il en est autrement, si l'altération de poids provient d'une fortune de mer. Et d'abord, il n'y a pas de doute possible, en cas de diminution, c'est un cas complétement identique à la perte partielle. En cas d'augmentation de poids, il semblerait naturel de n'en pas tenir compte ou de la ramener par le calcul au poids originaire, mentionné dans le connaissement ou dans la police. Tel n'est cependant pas l'usage généralement suivi. Dans certains pays, cet excédant vient diminuer l'indemnité due par l'assureur, qui profite de cette circonstance. (Delaborde, p. 291.) A Hambourg, l'article 100 de la nouvelle Ordonnance (1847) dispose que l'assureur n'est jamais tenu des excédants ni

Digitized by Google

des diminutions de poids. Benecke veut, au contraire, qu'on en tienne compte et qu'on ramène le poids à son chiffre originaire. (Benecke, II, p. 506.)

689. — Nous arrivons à une quatrième cause de complication du règlement d'avarie. C'est l'expédition *par groupes ou assortiment.* Ce mode d'expédition a lieu d'ordinaire dans le but de satisfaire à certaines conditions du marché ou en vue d'une certaine espèce de placement : les marchandises acquièrent donc par là une valeur relative et quelquefois même une valeur absolue plus considérable, ainsi que cela arrive pour certaines denrées qui ne peuvent se vendre que de cette façon. Il est évident que, dans ce cas, la détérioration de certaines pièces de l'assortiment n'a pas seulement pour résultat de diminuer la valeur des pièces atteintes, mais encore celle des pièces restées saines, au moins en tant que celles-ci acquerraient du prix par leur groupement avec d'autres objets de nuances ou de qualités différentes.

L'assureur doit-il tenir compte à l'assuré de ce préjudice ?

Ici se reproduit naturellement la distinction que nous avons eu si souvent l'occasion d'appliquer. Si l'assuré a fait connaître à l'assureur la circonstance de l'assortiment et que celui-ci l'ait agréée, surtout s'il en a été tenu compte dans l'évaluation portée dans la police, nul doute que l'assureur ne soit tenu d'en indemniser l'assuré ; c'est un risque qu'il a pris à sa charge et pour lequel il a perçu une prime. (Nolte, 2,772.) Mais si, au contraire, l'assuréa laissé ignorer l'existence de l'assortiment et l'augmentation de valeur qui en résulte pour la marchandise, comment l'assureur pourrait-il en être responsable ? N'est-il pas de principe, comme le dit Stevens, que l'assureur ne répond que des dommages immédiatement causés par fortune de mer et

Digitized by Google

non de ceux qui peuvent être les conséquences indirectes, ou moins éloignées, de l'avarie. *Causa proxima non remota spectatur.* (Stevens, p. 155, 158.)

Cependant il existe, dans certains ports de la Méditerranée et notamment à Livourne, où l'expédition par assortiments est très-usitée, une sorte d'usage ou de présomption contraire, en ce sens que l'assureur est tenu de la diminution de valeur résultant de la rupture de l'assortiment comme de celle résultant des avaries proprement dites. Pour déterminer l'étendue de cette détérioration, on vend les parties saines avec les parties avariées de 'assortiment. Toutefois, remarquons que ce n'est pas à titre d'exception à la règle que nous rappelions plus haut que cet usage s'est établi, mais par suite d'une sorte de présomption admise par tous les négociants que l'assureur a dû savoir que l'expédition se faisait en assortiments. (Meno pöhl, IV, 695.)

690. — Arrivons maintenant au règlement des avaries consistant en dépenses.

La nature de cette sorte de dommages est complétement différente de la précédente. En effet, tandis que le dommage matériel, perte ou détérioration, entraîne nécessairement une diminution dans la substance de l'objet, la dépense faite pour sa conservation laisse la chose dans son intégrité et ne fait qu'ajouter à son prix de revient, en augmentant pour l'assuré le chiffre de ses avances.

Cette réflexion, qui peut sembler d'une simplicité un peu trop naïve, explique cependant très-bien la différence qui existe entre les deux modes de règlement adoptés pour ces deux espèces d'avaries.

Le règlement des dépenses est naturellement beaucoup plus simple que celui des dommages. Le degré du préjudice éprouvé, si difficile à déterminer quand il s'agit de dommages, est ici parfaitement connu : et s'il peut exister

Digitized by Google

des doutes sur l'opportunité de la dépense, il n'en existe jamais sur son chiffre.

A l'égard de l'opportunité de la dépense, il est superflu de rappeler que la condition essentielle de son admissibilité en avaries est d'être *extraordinaire*, c'est-à-dire de ne rentrer dans aucune des dépenses obligatoires des propriétaires de la marchandise et d'être le résultat direct d'un fait imprévu, d'une fortune de mer.

Parmi ces dépenses extraordinaires, il est encore possible d'établir des distinctions.

Tantôt, en effet, la dépense constitue l'avarie elle-même, en ce sens que la marchandise étant saine, le chargeur n'en a pas moins été tenu à de nouveaux déboursés pour l'entretien de la chose. C'est ce qui a lieu notamment pendant la relâche du navire, pour réparations de ses avaries. Tantôt les dépenses ont pour but de réparer un dommage matériel déjà éprouvé et d'en éviter d'autres plus considérables; tels sont les frais de débarquement, de manutention ou de dépliage de la cargaison, en un mot les dépenses faites pour la réfection de la marchandise et son bénificiement. Dans tous ces cas, l'avarie en dépenses a remplacé l'avarie matérielle, et du moment où celle-ci est justifiée et où les frais faits ne présentent rien d'exagéré, l'assureur est tenu de les rembourser à l'assuré. Le règlement se borne donc ici à la vérification et à l'homologation par le dispacheur du compte de frais remis par le capitaine.

691. — Mais *quid* dans le cas où le navire vient à périr durant la navigation du port intermédiaire ou de relâche au port de destination? L'assureur doit-il, outre la valeur de la chose assurée, les frais faits pour son bénéficiement au port de relâche?

Cette question, qui avait embarrassé et divisé les anciens

Digitized by Google

auteurs, ne présente plus guère d'intérêt aujourd'hui : car la plupart des polices sont faites pour une somme fixe, au delà de laquelle l'assureur ne peut plus être tenu. Si donc le chiffre de la perte augmenté du chiffre des frais ne dépasse pas cette limite extrême, l'assureur sera tenu pour le tout. Si au contraire cette somme dépasse le montant de l'assurance, l'assureur ne sera pas tenu de l'excédant.

La question ne conserve donc quelque importance que dans le cas d'une assurance sans limitation de somme, où l'assureur, suivant l'ancienne formule de Bordeaux, prend la place de l'assuré, *comme si assuré ne fût*. Il est clair que dans ce cas, l'assureur ayant pris le lieu et place de l'assuré, sans restriction ni réserve, est tenu de supporter les pertes que l'assuré aurait éprouvées, ou de lui en rembourser le montant, si celui-ci les a payées; ainsi l'a décidé un arrêt de la Cour de cassation du 15 décembre 1830, rapporté dans le recueil périodique de MM. Dalloz, année 1831, P. I, p. 17.

« Attendu que les dispositions invoquées du Code de « commerce, qui, en principe général, n'engagent la res- « ponsabilité de l'assureur, même en cas de perte totale « du navire, que jusqu'à concurrence de la somme assurée, « n'interdisent pas aux parties la faculté de faire des stipu- « lations plus étendues, qui mettent à la charge de l'assureur, « outre le remboursement de la somme assurée, celui des « frais occasionnés par les avaries qui ont précédé la perte « totale du navire ;

« Attendu que la Cour royale de Bordeaux a reconnu, « en fait, l'existence de semblables stipulations dans les « polices d'assurance du navire *la Néréide* et de sa car- « gaison ; que cette interprétation des actes de la cause « rentrait évidemment dans le cercle de ses attributions...— « Qu'il suit de là que la Cour de Bordeaux en condamnant

Digitized by Google

« dans l'espèce de la cause les demandeurs à rembourser « au défendeur outre le montant de la somme assurée, ce- « lui des avaries que le navire avait éprouvées avant sa « perte totale, n'a fait qu'un usage légal du droit qu'elle « avait d'interpréter les conventions des parties... Re- « jette.»

M. Frémery rapporte à cette occasion les règles établies par la coutume, relativement aux frais de rachat après la prise du navire.

« La prise est un sinistre majeur, dit cet auteur; dès « qu'elle est effectuée et complète, la perte est consom- « mée. Mais après la perte, il reste l'espoir du sauvetage ; « et, bien que le droit au délaissement soit ouvert, tant « qu'il n'est pas fait, l'assuré peut s'occuper du rachat; si « l'assuré rachète les objets capturés, la coutume n'a pas « permis ni que l'assuré pût contraindre l'assureur, étran- « ger à la convention de rachat, à lui en rembourser le « prix, ni que l'assureur pût contraindre l'assuré à re- « placer chez l'ennemi l'objet qui a été racheté; de là « elle a conclu que l'assureur avait le choix de prendre la « composition pour son compte ou d'y renoncer; mais, « s'il y renonce, il doit payer la somme assurée et perdre « tout espoir de sauvetage; s'il l'accepte, il doit rembour- « ser à l'assuré le prix du rachat, et courir le risque de la « somme assurée, nonobstant le rachat payé. Pourquoi donc « l'assureur court-il le risque de perdre, par un naufrage « subséquent, outre le prix du rachat, l'entière somme as- « surée ? C'est parce que, débiteur de la somme assurée dès « l'instant de la prise, s'il l'eût remboursée à l'assuré, et « qu'ensuite il eût lui-même traité du rachat, il courrait « également le risque de perdre, outre la somme assurée, « le prix qu'il aurait payé pour le rachat, si l'objet racheté « venait à périr pendant le retour. La décision de la cou-

Digitized by Google

« tume est donc très-judicieuse; mais on voit que si, dans « le cas de rachat, l'assureur peut se trouver exposé à per- « dre et le prix du rachat et la somme assurée, c'est parce « qu'il consent à courir ce surplus de risques et qu'à dé- « faut de ce consentement, au moyen duquel il espère « borner sa perte au prix du rachat, il ne peut être « obligé que de payer la somme assurée. »

692. — Pour terminer ce qui concerne le règlement des avaries au port de destination, il nous reste à parler de la clause de franchises, dont nous avons déjà dit quelques mots, et pour laquelle nous avions renvoyé le lecteur à cette partie de notre traité.

L'introduction de cette clause remonte, pour ainsi dire, à l'origine du contrat d'assurance, tel que nous le pratiquons aujourd'hui.

Pour peu qu'on réfléchisse aux conditions essentielles de l'assurance et à l'équilibre aussi exact que possible qui doit toujours exister entre le risque et la prime, on comprend qu'il est certaines natures de marchandises qui, par leur fragilité, leur composition ou leur manière de se comporter en mer, doivent présenter des chances de pertes ou d'avaries plus considérables que d'autres. Pour conserver l'égalité nécessaire entre le risque et la prime, il faudrait donc imposer pour ces objets une prime plus forte : c'est ce qu'on a d'abord essayé de faire et ce qui se pratique quelquefois encore; mais on a bientôt reconnu combien cet usage jette de complication dans les comptes d'assurance, et l'on a préféré reporter sur l'autre terme du contrat la différence qu'il était indispensable d'établir entre les denrées de nature périssables ou d'une détérioration facile et les denrées plus résistantes. On a donc procédé par diminution de risque plutôt que par augmentation de prime.

De là la clause de franchise d'avarie pour certaines denrées.

Digitized by Google

La pratique commerciale et le caprice des conventions privées ont imprimé à cette clause de nombreuses modifications, qu'il est impossible d'énumérer complétement ici. Nous n'en indiquerons que les principales ; mais les développements que nous serons amenés à donner à cet égard serviront pour les autres, qui d'ailleurs sont soumises aux principes généraux du droit en matière d'assurance.

Le plus souvent, la clause de franchise n'est que partielle, et ne porte que sur une certaine portion du dommage (3, 5, 10 0/0) calculée d'après le degré de fragilité de la denrée. Cette proportion est habituellement fixe pour chaque denrée, et sa fixation dépend de l'appréciation que l'assureur fait des risques auxquels la marchandise est exposée. Chaque place maritime, et même chaque compagnie d'assurance a dressé ce tableau des franchises appliquées aux diverses denrées considérées comme particulièrement exposées à la détérioration en mer. Ainsi les polices de Bordeaux, de Paris, de Marseille indiquent 40 articles pour lesquels la franchise est de 3 0/0, 19 pour lesquels elle est de 5 0/0, 39 pour lesquels elle est de 10 0/0, 7 pour lesquels elle est de 15 0/0, etc. En Angleterre, la liste de ces franchises est contenue dans le *Memorandum* qui accompagne les polices; à Hambourg et à Brême, elle est indiquée dans les règlements d'assurances publiés en 1731, en 1847, en 1854 et 1856 : enfin elle se trouve presque partout reproduite dans les formules de polices adoptées pour les diverses places maritimes.

D'autres fois la clause de franchise est totale: dans ce cas elle s'exprime par la formule *franc d'avarie*, et son effet est d'exempter l'assureur de toutes les avaries proprement dites, sauf la perte totale et le délaissement. L'interprétation de cette clause a souvent donné lieu à des difficultés, qu'il n'entre pas dans le cadre de ce traité d'exposer en dé-

Digitized by Google

tail. Il nous suffira de rappeler que cette clause ne doit pas être isolée de l'usage suivi dans le lieu du contrat d'assurance, et qu'en général elle ne doit pas recevoir une interprétation extensive. Ainsi il est de principe qu'elle reste sans effet dans tous les cas de délaissement.

L'article 409 du Code de commerce est formel à cet égard : Art. 409 : « La clause *franc d'avarie* affranchit les assu-« reurs de toutes avaries soit communes soit particulières, « excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaisse-« ment, et dans ce cas les assurés ont l'option entre le dé-« laissement et l'exercice de l'action d'avarie. »

693. — On s'est demandé si la clause *franc de coulage* pour les liquides équivalait à la clause *franc d'avarie*. L'usage, à cet égard, a distingué deux cas. Lorsque la clause franc de coulage se joint à la clause *franc d'avarie*, on admet que les effets de l'une et de l'autre sont indépendants. Ainsi lorsqu'une police d'assurance relative à des huiles contient à la fois en faveur des assureurs la clause de tant pour cent et la clause de coulage; s'il est établi que les huiles n'ont éprouvé durant le voyage aucune détérioration matérielle, mais seulement un coulage, les assureurs ne sont pas tenus, la clause de franchise ne s'appliquant qu'à une détérioration par cas fortuit. (Marseille, 9 mars 1829. *Benassit*, G. et Cl. 10, 1, 129.) Dans toutes les autres circonstances où la clause franc de coulage est seule énoncée, elle est considérée comme l'équivalent de la clause franc d'avarie.

694. — Il est enfin une dernière espèce de franchise très-différente de la précédente, dans sa cause et dans son caractère.

C'est la franchise générale de 1 0/0 établie par l'article 408 du Code de commerce.

Art. 408. Une demande pour avaries n'est pas recevable,

Digitized by Google

si l'avarie commune n'excède pas 10/0 de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi 10/0 de la valeur de la chose en dommage.

Cette disposition a une origine très-ancienne ; on la trouve déjà dans l'Ordonnance de Philippe II, de 1570, et elle ne paraît pas avoir été à cette époque d'introduction nouvelle. Nous la retrouvons aussi avec un taux de franchise quelquefois différent, dans la plupart des Ordonnances subséquentes, de Middelbourg (30 septembre 1600, art. 18), de Rotterdam (1604-1635), dans l'Ordonnance de 1681, dans celle de Hambourg de 1731, etc., etc. C'est là, on le comprend, une mesure de police commerciale destinée moins à protéger les assureurs qu'à favoriser le commerce en général, en simplifiant les affaires, en évitant des contestations pour des sommes trop minimes, et dont les frais bien souvent dépasseraient l'importance de l'intérêt engagé.

695. — Mais comment ces diverses franchises doivent-elles s'établir et se calculer ? Telle est la question que se sont souvent posée les auteurs, et que l'usage comme la jurisprudence ont très-diversement résolue, suivant les contrées.

Et d'abord, en ce qui concerne la dernière espèce de franchise dont nous venons de parler, il est clair qu'on ne doit tenir compte que de l'avarie ou dommage proprement dit, et non des accessoires qui peuvent s'y joindre. Ainsi on ne peut comprendre dans le calcul de l'avarie les frais de réclamation, dans le but de grossir le chiffre du préjudice. (Émérigon, t. 2, p. 3. — Boulay-paty, t. 4, p. 510. — Dageville, t. 4, p. 66.)

Quant à la franchise partielle sur certaines marchandises, c'est sur le même principe que le taux du dommage doit

Digitized by Google

être calculé. Le règlement de Hambourg de 1847, 2e partie, § 90, contient à cet égard de très-utiles instructions que nous croyons devoir reproduire :

« Pour que la demande d'avarie soit recevable, il faut « que le dommage effectif, indépendamment des frais de « poursuite, de dispache, etc., s'élève au delà de 3, 5 « ou 10 0/0 de la somme assurée. Ainsi, relativement aux « marchandises, quand arrivées à destination, elles n'ob- « tiennent, au cours de la bourse, qu'un prix de 3 ou « 50/0, etc., inférieur à leur valeur énoncée dans la police, « ou si elles ne peuvent parvenir à destination quand cette « valeur est diminuée de cette quantité, d'après l'évalua- « tion des experts et l'indication de la police, relativement « aux avaries sur corps, il faut que le dommage s'élève au « delà de la même somme, déduction faite du tiers pour « différence du neuf au vieux, et de tous les autres frais. »

Le même principe est admis par les compagnies d'assurances de Brême, en Danemark, en Portugal, à Naples, etc.

Quand il y a cumul d'avaries communes et d'avaries particulières, l'usage ne permet pas qu'on calcule la franchise sur le dommage total, mais sur chacune des deux espèces d'avaries séparément.

Les avances faites pour le sauvetage de la marchandise n'entrent pas davantage en ligne de compte. Stevens fait remarquer qu'en effet ce ne sont pas là de véritables dommages, mais des avances ou des déboursés faits dans le but d'éviter un plus grand dommage. (Stevens, *Essay ou Average*, p. 230.) C'est aussi l'opinion de Benecke. (Principes, p. 474.)

L'étendue du dommage une fois déterminée par rapport à la franchise, reste à savoir comment cette franchise doit se calculer. Et sous ce rapport, la question se complique par la diversité des points de vue.

Digitized by Google

M. Frémery l'a cependant éclairée par une distinction des plus judicieuses entre les franchises établies par la loi, dans l'intérêt public du commerce et celles établies pour dédommager l'assureur de l'augmentation de risque que lui fait courir la nature périssable de la marchandise. Selon cet auteur, si la franchise n'est qu'une retenue générale exercée pour ordre en quelque sorte, l'avarie doit être remboursée intégralement; si au contraire la franchise est spéciale et tient à la nature de la marchandise assurée, il doit en être fait déduction, et l'assureur n'est tenu que de l'excédant.

Cette distinction paraît avoir frappé également les jurisconsultes anglais. Car la jurisprudence, après avoir longtemps décidé que le paiement de l'indemnité ne devait se faire que sous déduction de 3 ou de 5 0/0 suivant la police, est revenue à d'autres principes et décide aujourd'hui que le paiement doit être intégral et sans déduction, lorsque la franchise n'a eu pour objet que de mettre l'assureur à l'abri des demandes d'avaries d'un chiffre minime. (Hills v. Lond. ass. Comp. M. et W., 569.)

Mais pendant longtemps l'usage a varié suivant les places maritimes, tantôt pour autoriser la demande de l'indemnité entière, tantôt pour la réduire à l'excédant de l'avarie. A ne considérer que la nature et l'origine de la franchise, il est certain que ce dernier système est le seul rationnel, puisqu'il correspond à l'augmentation de prime pour aggravation de risque, dont la clause de franchise a pour objet de tenir lieu. Aussi ce dernier usage tend-il de plus en plus à se généraliser.

Les observations qui précèdent s'appliquent par identité de motifs aux polices d'assurances par séries. Les franchises sont calculées pour chaque article séparément, comme s'il formait un capital distinct.

Digitized by Google

696.— Jusqu'à présent, nous avons supposé les marchandises parvenant avariées au port de destination; il nous faut maintenant examiner rapidement le cas où elles sont vendues au port de relâche.

Les principes restent évidemment les mêmes, lorsque, par suite d'une ou d'autre cause, la marchandise ne parvient pas à destination et est vendue dans un port de relâche; mais le mode de règlement de l'indemnité est différent.

En effet, la circonstance que la marchandise avariée est ou n'est pas parvenue à destination, reste et doit rester sans influence sur les obligations de l'assureur. Celui-ci n'est jamais tenu que d'indemniser l'assuré d'après le prix des marchandises au port de départ. Mais le moyen d'établir le rapport entre les produits bruts et la somme assurée, n'est évidemment plus le même; car l'assuré peut contester l'assimilation qu'on prétendrait faire du port de relâche au port de destination; il pourrait être tenté de soutenir que les cours du port de relâche ne sont pas les mêmes que ceux du port de destination, et qu'il a droit à établir son calcul d'après la base que lui-même a eu en vue en s'assurant, c'est-à-dire, d'après les cours du port de destination.

Quelques auteurs, touchés de cette considération, ont enseigné, en effet, que dans ce cas, il fallait rechercher les cours existant au port de destination au moment probable de l'arrivée du navire, s'il eût atteint ce port, et les appliquer à la somme assurée, pour en déduire le montant de l'avarie. D'autres, au contraire, et ce sont les plus nombreux, soutiennent que la circonstance de la vente au port de relâche doit rester sans influence sur le mode de règlement, parce que si l'assuré peut avoir à craindre la baisse des cours au port de relâche, l'assureur n'a pas moins à en

Digitized by Google

redouter la hausse, et que les deux contractants, courant ainsi des chances égales, restent dans l'état où ils étaient placés originairement. Une autre considération nous paraît plus décisive encore en faveur de cette dernière opinion : c'est que les cours du sain et de l'avarié, soit qu'on les prenne au port de destination, soit qu'il faille adopter ceux du port de relâche, n'ont jamais pour but que d'établir un rapport entre le sain et l'avarié ; or ce rapport reste le même pour chaque port, quel que soit l'état des cours. S'il y a hausse sur la denrée, la hausse se produira à peu près également sur la marchandise à l'état sain et sur la marchandise à l'état avarié; il en sera de même s'il y a baisse. Le rapport sera donc le même, et, dès lors, il n'y a pas de distinction entre les deux cas, au point de vue de la marche du règlement de l'indemnité.

697. — On a vu, dans les développements qui précèdent, qu'il n'existe pas de prescriptions légales quant au lieu où doit s'opérer le règlement d'avaries, pourvu que ce règlement soit dressé conformément à la loi du lieu du contrat. Cependant l'usage à peu près universel est de n'opérer ce règlement qu'au lieu de reste, en y comprenant les règlements partiels qui ont pu être faits aux divers ports de relâche. On en verra des exemples dans le chapitre suivant, où nous nous occuperons de la dispache.

Digitized by Google

CHAPITRE VIII

DE LA DISPACHE.

Sommaire.

698. De la dispache ou *dispatch.*
699. Des personnes chargées de rédiger les dispaches.
700. Dispacheurs. — Leur caractère.
701. Du lieu où doit être dressée la dispache.
702. Forme de la dispache.
703. Usages suivis en Hollande à l'égard des dispaches.
704. Usages suivis en Angleterre.
705. Usages suivis à Hambourg et dans les autres villes hanséantiques.
706. Usages suivis en Suède.
707. Usages suivis à Naples, à Livourne et dans les autres ports de la Méditerranée.
708. Modèles de dispaches.

698. — L'application des principes que nous venons d'exposer a lieu d'ordinaire dans un compte général dressé au port de reste et auquel on est convenu de donner le nom de dispache ou *dispatch.*

Sous des formes diverses, la dispache contient toujours, outre le classement des avaries (dommages matériels) et des dépenses, suivant leur origine et leur nature, un résumé plus ou moins succinct du journal de bord, du rapport du capitaine, de sa correspondance avec les armateurs ou chargeurs, à titre de pièces justificatives du classement opéré.

Digitized by Google

699.—Le soin d'établir ces compte set de rédiger les dispaches est confié d'ordinaire à des experts qui, tantôt ont le caractère d'officiers publics et sont institués par le gouvernement dans ce but, et tantôt sont de simples experts et n'ont d'autres titres au choix et à la confiance des intéressés que leur expérience et leur intégrité.

700. — Ainsi, à Hambourg, Copenhague, Brême, Saint-Pétersbourg, etc., etc., les fonctions de dispacheurs sont érigées en titre d'office et de charge publique. A eux seuls appartient le droit de dresser des dispaches, à l'exclusion de tous autres experts, et d'y attacher le caractère d'authenticité nécessaire à leur production en justice, dans le cas de contestation. Ailleurs, au contraire, comme en France, en Angleterre, aux États-Unis, etc., les fonctions des dispacheurs n'ont qu'un caractère privé et ne constituent aucun privilége : les dispaches qu'ils délivrent ne sont donc pas considérées comme authentiques et elles n'ont d'autre mérite que celui qui peut résulter de l'exactitude du mode de classement et du compte de répartition.

Il arrive, la plupart du temps, que les événements du voyage donnent lieu tout à la fois à des avaries communes et à des avaries particulières : le compte des unes et des autres s'établit alors dans la même dispache, mais par chapitres séparés, de sorte que le même instrument peut servir tout à la fois à la contribution en avaries communes et à la fixation de l'indemnité due pour avaries particulières.

701.—Nous avons déjà dit qu'il n'existe pas de prescription légale absolue relativement au lieu où doit être dressée la dispache. S'il est d'usage presque constant de la dresser au lieu de destination ou de reste du navire, c'est que la navigation étant terminée et les risques ayant cessé à ce moment, c'est là qu'on peut le mieux apprécier l'étendue des dommages éprouvés et le chiffre des dépenses effec-

Digitized by Google

tuées ; mais il n'y a là rien d'obligatoire et de substantiel. Il n'en est pas de même en ce qui concerne le fond même du droit : à cet égard, les principes généraux veulent que le dispacheur se soumette à la loi du lieu du contrat sous l'empire de laquelle les parties sont présumées avoir voulu se placer, et qui régit leurs conventions en quelque lieu que ce soit. Il doit également avoir égard à toutes les clauses spéciales contenues dans la police, en les interprétant dans le sens et avec la portée que leur donne l'usage du lieu où la police a été signée. Ce n'est, en effet, qu'à la condition de tenir un compte scrupuleux de ces diverses conditions que la dispache peut acquérir le degré d'exactitude qui la recommande à la justice elle-même comme le meilleur règlement des droits des parties.

702. — A ces considérations générales, nous nous bornerons à ajouter quelques indications de détails sur le mode de confection des dispaches dans les divers pays, et nous y joindrons quelques exemples tirés de dispaches dressées soit en France, soit en Angleterre, à Hambourg, à Brème, etc.

Ces exemples, assez nombreux en ce qui concerne la France, nous dispensent de rien dire des usages qui y sont suivis. On apprendra à les connaître en lisant ces documents.

703. — En Hollande, les avaries sur corps sont évaluées et réglées par des experts, qui déterminent la cause et l'importance des réparations à faire. On sait que le Code hollandais admet, comme le nôtre, le délaissement pour une perte équivalente aux trois quarts de la valeur, et que, dans le cas d'avaries particulières, il y est d'usage d'opérer la déduction du tiers pour différence du neuf au vieux.

Les marchandises qui n'ont pas atteint leur port de destination, sont évaluées au prix de facture, et à défaut

Digitized by Google

de prix de facture, au prix courant de l'époque du départ. Quant aux marchandises avariées, le chapitre précédent nous a fait connaître le mode de règlement adopté en Hollande : c'est celui du rapport des produits bruts appliqué à la somme assurée ; il est donc identique au système adopté en France.

704. — Sur les usages adoptés en Angleterre et aux États-Unis, nous en avons assez dit plus haut pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y revenir.

705. — A Hambourg, à Brème et dans les autres villes hanséatiques, les avaries sur corps sont évaluées par des experts, qui sont d'ordinaire les anciens de chacune des corporations d'ouvriers employés à la construction des navires. La déduction du tiers pour différence du neuf au vieux y est de règle. Tout a été dit dans le chapitre précédent relativement au règlement des avaries sur marchandises. Le règlement du profit espéré a donné lieu aussi à des usages qui n'ont pas trouvé, jusqu'à présent, de consécration dans la loi : ces usages sont énoncés dans les polices des compagnies, et ils consistent à peu près uniformément dans le payement de la différence entre le prix de la marchandise en état sain et le prix de la marchandise à l'état avarié au port de destination. Le règlement de Hambourg (1731) n'est pas plus explicite relativement au règlement des avaries communes ; les clauses d'assurance et les règlements particuliers des compagnies ont pourvu au silence de la loi à cet égard. Les compagnies ont aussi centralisé, par l'établissement d'un bureau de dispacheurs, les différentes pratiques usitées auparavant par chacun des dispacheurs, en sorte qu'on est parvenu ainsi à établir l'unité de formes et de classement dans les règlements d'avaries qui se font à Hambourg.

706. — La Suède a adopté, dans la plupart des points

Digitized by Google

essentiels, les usages des villes hanséatiques ; il en est de même des compagnies russes qui, dans le silence de la loi, étaient libres de choisir les règles qui leur semblaient le plus conformes à l'équité.

707. — L'Espagne, Naples et la Sardaigne ont trop complétement adopté notre législation commerciale maritime, pour que les usages en vigueur dans un pays pour le règlement des avaries et l'établissement des dispaches présentent quelque différence appréciable.

708. — Nous arrivons ainsi aux exemples pratiques que nous avons annoncés dans le numéro précédent.

Le premier que nous citons est une dispache rédigée dans toutes les règles et qui présente, sur les questions assez compliquées résultant des avaries éprouvées, une discussion très-complète.

HAABETS-ANKER, CAPITAINE BERKELY.

DE MOSS A CHERBOURG.

Chambre d'assurances maritimes, n° 212. — MM. Liais frères de Cherbourg. — Ce 4 novembre 1838.

L'an 1838, et le 4 octobre, je soussigné, dispacheur en matières d'assurances maritimes, agissant en qualité d'arbitre-juge ainsi qu'il sera expliqué ci-après, ai rendu le jugement suivant, entre

Les sieurs Liais frères, négociants à Cherbourg, demandeurs, d'une part,

Et le sieur Lacheurié, dircteur de la Chambre d'assurances, défendeur, d'autre part.

Par police du 21 octobre 1836, ledit sieur Lacheurié, aux qualités énoncées, assura auxdits sieurs Liais frères, une somme de 12,800 fr. dont 10,200 comme valeur agréée d'un chargement de bois effectué à Moss sur le navire *Haabets-Anker*, capitaine Berkely, à destination de

Digitized by Google

Cherbourg, 2,600 fr. sur avances faites au capitaine à valoir sur fret de ces bois.

Le chargement fut constaté par l'exhibition d'un connaissement en date du 30 septembre et, comme une partie des bois avait été mise sur le pont, il fut dérogé en tant que de besoin aux articles 229 et 347 Code de commerce. Le 16 décembre suivant, les assurés présentèrent au visa des assureurs une lettre qui leur était adressée de Douvres, le 9 décembre pour leur annoncer que le *Haabets-Anker* était cutté de relâche audit port, ayant 9 pieds d'eau dans sa cale, et que les réparations dont il avait besoin, exigeaient que sa cargaison fût débarquée. Le rapport fait par le capitaine par-devant le notaire Thomas Pain, audit lieu, rend compte des circonstances de son voyage et des motifs de sa relâche, de la manière suivante :

Parti de Moss le 3 octobre et d'Arendhal où il avait dû relâcher le 28 d°, le navire éprouva, par la force du vent et de la mer, une suite de contrariétés. Le 23 novembre, à 4 heures du matin, dans un coup de tangage, son boute-hors du beaupré cassa, et pour empêcher les avaries qu'il pourrait occasionner, il fallut le couper avec tout son gréement, et le foc fut déchiré. Le 28, la mer affreuse et les vents en tempête, le navire fatigua horriblement, et le 29 il faisait tant d'eau qu'il devint impossible de franchir les pompes, malgré qu'elles fussent constamment en jeu. Après délibération prise pour le salut commun, il fut fait jet à la mer d'une partie des planches chargées sur le pont, mais à 9 heures du matin, un coup de mer ayant rempli d'eau la chaloupe sur le pont, et jeté le navire sur le côté, il fallut couper les écoutes du grand hunier, et les bras et les manœuvres furent emportés, la vergue et la voile battant alors fortement sur les haubans du grand mât de hune, l'un d'eux fut rompu, et il fallut couper la

Digitized by Google

voile sur la vergue. — Le 5 décembre, le navire faisant toujours beaucoup d'eau, et les vents qui régnaient en tempête du O.-N.-O., ne permettant pas de faire route pour la poursuite du voyage, il fut résolu de se diriger sur les Dunes ou sur Douvres, et le 6, à 6 heures 1/2 du matin, on reçut un pilote de ce port; mais en arrivant à l'entrée, le navire échoua sur la barre. Une aussière de 120 brasses sur 5 pouces 1/2 fut portée au cabestan du bout de la jetée du N., mais elle cassa en virant dessus, et une autre ayant été fournie du port, le navire fut hâlé en talonnant sur la barre dans l'avant-port, où il fut amarré, et le lendemain, il fut conduit dans le bassin, où il échoua et se remplit d'eau, plusieurs abouts et écarts s'étant ouverts par les fatigues de l'échouement.

Les réparations étant terminées et le chargement remis à bord, le capitaine dont les dépenses s'élevaient à l.st. 284-10, les acquitta au moyen *d'un emprunt à la grosse* de même somme, à la prime de 10 p. 0/0 payable sept jours après son arrivée et avant qu'aucune partie du chargement pût être débarquée en l. st. 312-19, avec hypothèque du *navire*, du fret et de la cargaison; après quoi il remit en mer, et arriva à Cherbourg le 28 février 1837.

Le contrat de grosse étant ainsi devenu exigible le 7 mars, les porteurs en réclamèrent le paiement en fr. 7925,45 qui en étaient la représentation, au change du jour; mais le capitaine n'ayant pas d'argent pour l'acquitter, les assurés se refusant à en donner, et les assureurs à en faire l'avance, les uns et les autres, par le motif qu'ils ne pouvaient être tenus au delà de ce qu'un règlement définitif mettrait à leur charge, les porteurs obtinrent le 11 mars un jugement qui les autorisait à faire procéder à la saisie-arrêt et à la vente du navire et du chargement.

Une nouvelle sommation de payer fut faite le 15 avril

Digitized by Google

avec déclaration qu'en cas de refus, la vente serait effectuée le 24; et cette sommation étant restée sans effet, la vente du chargement se fit aux enchères publiques ledit jour, et celle du navire le 30 mai suivant.

Il résulte de l'état de distribution des fonds provenant des deux ventes, que le net produit après prélèvement des dettes classées comme privilégiées par l'article 191 Code de commerce, n'a pas suffi au payement intégral des sommes dues aux porteurs du contrat de grosse et conséquemment que les sieurs Liais frères n'ont rien reçu ni pour leur chargement, ni pour la portion du fret qu'ils avaient avancée.

En conséquence de ce résultat, ils actionnèrent leurs assureurs et poursuivirent contre eux le payement en abandon des fr. 12,800 assurés; mais une sentence arbitrale, du 11 septembre 1837, les déclara non recevables et mal fondés en leur demande en délaissement, et sur l'appel qu'ils interjetèrent, cette sentence fut confirmée par arrêt de la Cour royale de Paris.

L'action d'avarie étant ainsi la seule voie qui restât ouverte aux assurés pour procéder au règlement des droits qui pouvaient leur appartenir, ils s'entendirent avec leurs assureurs pour éviter toutes nouvelles discussions judiciaires, et par compromis en date des 21 et 23 juin derniers, ils nommèrent le soussigné *pour leur arbitre unique*, et lui donnèrent pouvoir de statuer définitivement et en dernier ressort, sur toutes leurs contestations, sans toutefois faire revivre l'action en abandon; le dispensant de tous délais et formalités judiciaires, notamment de l'enregistrement et du dépôt, et s'obligeant à respecter sa décision et à l'exécuter, avec renonciation à tout recours en appel, pourvoi en nullité, opposition, etc.

La cause ayant été plaidée de part et d'autre par mémoires, consultations, répliques, etc., et les débats s'étant

Digitized by Google

trouvés clos par la déclaration que les défendeurs ont faite par écrit le 18 septembre dernier, portant qu'ils n'avaient plus rien à ajouter, il a été reconnu que les parties avaient pris et développé les conclusions suivantes, savoir :

Conclusions. — Il a été dit par les demandeurs : qu'une partie des bois ayant été jetée à la mer et que le surplus arrivé à Cherbourg en état d'avaries ayant servi de gage à un emprunt à la grosse et ayant été vendu par le porteur du contrat sans suffire même à l'acquit des dépenses, ils avaient été dépossédés de l'entière valeur de leur chargement et de la somme qu'ils avaient donnée en avances sur le fret ; que cette dépossession qu'ils ne pouvaient éviter qu'en se constituant dans de nouvelles avances auxquelles ils n'étaient pas obligés, équivalait pour eux à une perte totale que les assureurs eussent dû supporter ; mais que réduits à l'action d'avarie et devant, par cette raison, se soumettre aux franchises stipulées, ils concluaient au payement d'une somme nette de fr. 12,392, avec intérêts et dépens.

Les assureurs ont répondu que la dépossession dont arguaient leurs adversaires, provenant de leur propre fait, et étant une faute commise par eux seuls, ne pouvait leur profiter en rendant leurs droits autres que ce qu'ils eussent été ; qu'en payant le contrat de grosse et faisant procéder au règlement général des avaries, ils fussent rentrés dans leurs avances sur le fret, au sujet desquelles, conséquemment, ils ne pouvaient rien réclamer ; que, d'ailleurs, il y avait sur ce chef force de chose jugée et impossibilité pour l'arbitre-juge d'en connaître ; que relativement au chargement et nonobstant l'attestation d'avaries produites, il n'y avait lieu d'allouer que les sommes qui, soit à titre d'avaries particulières en frais, soit à titre d'avaries communes,

Digitized by Google

fussent tombées à la charge de la cargaison s'il avait été procédé à règlement entre le capitaine et les réclamateurs : en conséquence de quoi, ils concluaient à ce que ce règlement se fît, à ce qu'il ne fût alloué d'intérêts que de la date du compromis et à ce que les demandeurs fussent condamnés aux dépens.

Questions à juger. — En cet état, la cause présente les questions suivantes à juger :

1° Y a-t-il lieu de considérer toute réclamation relative à l'avance sur fret comme devant être écartée en vertu de la chose jugée, et y a-t-il, pour l'arbitre-juge, impossibilité d'en connaître ?

2° De quelle manière doit-il être procédé au règlement des avaries qui fussent tombées à la charge des assurés et quelle doit être, à cet égard, la responsabilité des assureurs ?

3° Y a-t-il lieu à reconnaître et à allouer des avaries matérielles, et, en cas d'affirmative, comment doivent-elles être appréciées et réglées ?

4° Que doit-il être statué relativement aux intérêts et aux dépens ?

Au sujet de quoi, considérant ;

Sur la première question : que le jugement du 11 septembre 1837, et l'arrêt qui l'a confirmé n'ont prononcé que sur l'action en délaissement, sujet unique alors de la discussion, et à l'égard duquel il soit permis de dire qu'il y a force de chose jugée ;

Que c'est incontestablement ainsi que le compromis l'a entendu, lorsque, reconnaissant *qu'il restait à procéder au règlement des droits acquis en vertu de l'action d'avarie et à statuer sur les droits et les obligations des parties, il a donné à* l'arbitre-juge *pouvoir de prononcer sur toutes les*

Digitized by Google

questions qui pourraient naître dudit règlement, autres que celles dérivant de l'action d'abandon;

Qu'en conséquence toute faculté subsiste pour les assurés de réclamer la réparation en avarie des dommages qu'ils peuvent avoir éprouvés à l'occasion de l'avance sur fret, et, pour l'arbitre-juge, d'apprécier quels ont réellement été ces dommages, et quels sont les droits qui en peuvent dériver, puisque d'ailleurs, le compromis exprime qu'il est passé à l'occasion de la police du 21 octobre 1836, sans faire aucune distinction entre les deux natures d'aliment qui en étaient l'objet.

Sur la deuxième question : Attendu qu'aux termes de l'article 13 de la police, *les assurés étaient tenus de veiller au sauvetage et à la conservation des objets assurés, fussent-ils fondés à faire délaissement et sans que leur droit en souffrît;* que, s'agissant de dérober les objets assurés à une perte totale, cette même obligation leur était légalement imposée par l'art. 381 Code de commerce, lequel, concurremment avec l'art. 393, leur garantissait le remboursement desavances qu'ils auraient dû faire;

Qu'il est au contraire de jurisprudence universellement admise et reconnue que les assureurs ne peuvent en aucun cas être obligés à faire des avances et que, de même qu'en cas de perte, ils ne peuvent être poursuivis qu'après justifications suffisantes, de même dans les cas d'avaries, ils ne sont tenus à réparer et rembourser les dommages éprouvés qu'après que ceux-ci ont été légalement appréciés et liquidés. — Que si les articles précités, 13 de la police et 381 du Code, n'ont stipulé aucune pénalité contre l'assuré qui néglige de remplir les obligations qu'ils lui imposent, il ne s'ensuit pas que l'assureur puisse être rendu responsable des dommages résultant de cette négligence, ni que la faute commise, souvent à dessein et pour faire

Digitized by Google

naître un droit non acquis, ait le pouvoir de délier l'assuré de ses obligations ; qu'à cet égard les parties restent nécessairement placées dans les termes du droit commun, lequel veut que chacun soit responsable envers autrui du dommage qu'il lui occasionne par sa faute.

Conséquemment à ces principes et les appliquant à l'espèce,

Attendu que les objets assurés étant arrivés à destination, il était du devoir des demandeurs de les *sauver*, *conserver*, et *recouvrer*, et de ne point les abandonner à une perte certaine et inévitable, ainsi qu'ils l'ont fait en refusant de s'en livrer ;

Que la dépossession dont les assurés arguent est une faute grave, par eux commise, et dont ils encourent seuls la responsabilité, par la raison qu'elle provient exclusivement de leur fait ; que néanmoins cette responsabilité ne peut s'étendre au delà des dommages, positivement nés, et ayant la conséquence de la faute commise, et que celle-ci ne peut nuire aux droits qu'eût fait naître au profit des assurés l'exécution de leurs obligations telle qu'elle était commandée par les événements survenus ;

Qu'ainsi les sieurs Liais frères ne pouvant libérer le chargement, et s'en mettre en possession *qu'en acquittant le contrat de grosse*, il ne suffit pas, pour les indemniser, de leur rembourser les sommes qui fussent tombées à leur charge à titre d'avaries particulières ou communes dans un règlement ordinaire ; mais qu'il faut encore leur tenir compte de la perte qu'en définitive ils eussent éprouvée en conséquence de l'impossibilité où se fût trouvé le capitaine d'acquitter sa quote-part desdites avaries, sans que cette perte puisse s'étendre au delà de celle qu'eût occasionné l'acquit pur et simple du contrat ;

Que les frais judiciaires et toutes les dépenses relatives

Digitized by Google

à l'entretien et à la solde de l'équipage doivent être écartés du compte à établir, comme dérivant exclusivement du fait de la vente et des priviléges auxquels elle donnait ouverture en vertu de l'article 191 du Code de commerce, et aussi par la raison que ces priviléges étant inévitables et devant absorber infailliblement la valeur du navire, les assurés eussent pu se dispenser d'en provoquer la vente et d'en encourir ces fâcheuses conséquences après qu'ils fussent devenus propriétaires du contrat, ce qui les eût laissés positivement dans la même situation que celle indiquée plus haut.

Sur la troisième question. — Attendu que le rapport de mer du capitaine et la lettre de correspondance de Douvres attestent positivement que le navire avait fait beaucoup d'eau, qu'il en avait neuf pieds dans la cale en arrivant audit port, et que, s'étant ouvert par les fatigues de l'échouement, il se remplit entièrement ;

Que ces circonstances, jointes au long séjour du chargement sur les quais pendant la mauvaise saison, ne permettent pas de douter qu'il ait dû éprouver une détérioration dans sa valeur vénale ; — que cette détérioration est positivement déclarée par les assurés dans leur signification du 21 avril 1837, et que si elle n'a point été appréciée par la raison que les vendeurs saisissants n'y avaient aucun intérêt, il n'en est pas moins juste de l'admettre au nombre des dommages que les assurés eussent eus à supporter s'ils eussent pris livraison ; — que la valeur des bois en état sain, au jour de l'arrivée, étant déterminée sans aucune exagération apparente, par l'attestation de six négociants de Cherbourg, et la vente ayant été faite avec tout le détail propre à la faire valoir, la différence entre l'une et l'autre valeur peut, sans préjudicier à aucune des parties, être considérée comme représentant la détério-

Digitized by Google

ration réellement produite par l'avarie d'eau de mer.

Sur la quatrième question. — Attendu que, conséquemment aux principes énoncés au sujet de la deuxième question, et dont il lui est fait application, l'acquit du contrat de grosse par les assurés les eût constitués dans un déboursé dont l'intérêt leur eût été acquis *ipso facto*, c'est-à-dire le 7 mars 1837, et que ce même droit existe relativement aux sommes dont le recours leur est acquis : que, toutefois, aucune raison n'existe pour comprendre dans ces sommes celle dérivant du fait des avaries matérielles, et qu'à l'égard de cette dernière, les assurés restent soumis aux stipulations de la loi, laquelle n'alloue d'intérêts qu'à partir du jour de la demande, soit du 21 juin dernier, date du compromis ; — à l'égard des dépens, considérant que la loi les met à la charge de la partie qui succombe et que, dans l'espèce, chacune des parties succombant dans ses prétentions, il y a lieu à les partager, sans que, toutefois, ce doive être par fractions égales.

Jugement.

Par tous ces motifs, prononçant souverainement et en dernier ressort, en vertu des pouvoirs qui nous ont été conférés par compromis des 21 et 23 juin dernier, nous déclarons le sieur Lacheurié, aux qualités qu'il agit, débiteur envers les sieurs Liais frères, de Cherbourg :

1° De 4,602 fr. 41 c. en principal, à titre d'avaries communes, de jet et d'avaries particulières, en frais résultant de l'insolvabilité du capitaine Berkely, et toutes franchises déduites, conformément au compte établi en l'autre part et coté n° 2 ;

2° De 443 fr. 37 c. pour intérêts de la susdite somme, à raison de 6 p. 100 l'an, et pour dix-neuf mois et huit jours, du 7 mars 1837 jusqu'au 15 octobre courant ;

Digitized by Google

3° De 1,623 fr. 83 c. en principal, pour le montant des avaries matérielles éprouvées par le chargement de bois du navire *Haabets-Anker*, franchise déduite, conformément au compte établi en l'autre part et coté n° 3 ;

4° De 30 fr. 84 c. pour intérêts de cette dernière somme, à raison de 6 p. 100 l'an et pour trois mois et vingt-quatre jours, à prendre du 21 juin dernier jusqu'au 15 octobre courant.

Condamnons le sieur Lacheurié ès qualités au paiement des susdites sommes, composant ensemble celle de 6,700 fr. 45 c., sans pouvoir ledit paiement être retardé au-delà du 15 octobre courant, sous peine de tous dommages-intérêts ;

Disons que, moyennant ledit paiement, ou, en cas de refus, moyennant offres réelles accompagnées de dépôt à la caisse des consignations, ledit sieur Lacheurié sera complètement libéré de toutes actions dérivant de la police d'assurances du 21 octobre 1836, et que celle-ci devra être tenue pour nulle et vuide de tous effets ;

Taxant les dépens à la somme de 307 fr. 60 c. pour nos honoraires et nos déboursés, disons que 100 fr. resteront à la charge des sieurs Liais frères pour être par eux payés, et que les 207 fr. 60 c. seront à la charge du sieur Lacheurié, et par lui payables ; à quoi les condamnons les uns et les autres ;

Ainsi jugé à Paris et rédigé dans notre cabinet, les jour, mois et an indiqués, et ai signé la présente minute pour être remise aux assureurs avec renvoi d'une copie conforme aux assurés.

Digitized by Google

ÉTAT N° 1.

ÉTABLISSEMENT DES VALEURS.

Chargement à Cherbourg, le jour de l'arrivée :

222	madriers,	bois rouge	2,619 pieds à 30 c.	F. 785 70		
2,746	—	— blanc	32,711 — à 28	9,159 08		18,426 60
1,583	planches	— rouge	16,354 — à 13	2,126 02		
5,386	—	— blanc	52,965 — à 12	6,355 80		

Et déduisant de cette valeur :

Le montant du fret.....	F. 6,068 09	
Celui des droits de douane payés sur		
35,330 pieds de madriers à 15 c. par 165 et le 1/10	353 31	6,655 »
63,710 — de planches à 1 fr. par 300 et id....	233 60	

Le même pour la contribution aux avaries communes.... F. 11,771 60

Le fret ayant été de 530 planches mesurant 5,609 pieds, sa valeur est, au prix moyen de 12 1/2 c. de....	F. 701 12	680 56
moins les droits de douane à 1 fr 10 c. par 300 pieds	20 56	

ÉTAT N° 2.

RÉGLEMENT DES DÉBOURSÉS ET DU JET.

Les assurés, déjà en avance sur le fret de.....	F. 2,600 »
Remboursant le contrat de grosse, en..... .	7,925 45
Eussent porté leurs déboursés à.....	10,525 45
Mais comme ils étaient débiteurs pour fret, de.....	6,068 09
Leurs déboursés effectifs n'eussent été que de.....	4,457 36

Sur quoi ils étaient encore débiteurs de leur part aux avaries communes.

Celles-ci puisées dans le compte ayant servi de motif au contrat de liv. st. 312 19, eussent été pour voiles et cordages sacrifiés liv. st. 27 10.

dont le tiers.. 9 3 4 net.....	l. st. 18 6 8
« Frais de déchargement et de rechargement...	43 18 »
« Prorata de la commission.....	2 9 4
Total.....	64 14 »
« La prime de 10 p. 0/0.....	6 9 6

Au total l. st. 71 3 6, représentant au change de 25 fr. 32 1/2.

	F. 1,802 50
La portion des déboursés affectant le navire seul était donc.	2,654 86
et, comme il revenait de plus aux assurés pour valeur du jet...	680 56
Leurs déboursés et conséquemment leurs droits à recours s'élevaient à.....	5,137 92

dont l'insolvabilité notoire du capitaine rendait les assureurs responsables,

Digitized by Google

La portion du déboursé dérivant d'avaries communes s'élevant à.....	F.	2,483 06
et pesant sur la valeur contribuable du chargement que nous avons établie ci-haut à.....		11,771 60
Le prorata à la charge des 10,200 fr. assurés était de....		2,151 55
à quoi ajoutant la dette particulière du navire en son entier..		2,654 86
Le total de.....	F.	4,806 41
constituait la dette des assureurs sous la franchise de 2 0 0 au *double titre d'avaries communes et d'avaries particulières, en frais*, ci		204 »
et les assurés avaient droit au remboursement de	F.	4,602 41

ÉTAT N° 3.

RÉGLEMENT DE L'AVARIE MATÉRIELLE.

Le chargement qui eût valu en état sain		F.	18,426 60
a produit en état d'avarie :			
1° en allocation pour jet.....	F. 680 56		14,940 31
2° en vente publique.....	14,259 75		
La perte est donc de.....		F.	3,486 29
Et par application à la valeur conventionnelle de...	F. 1,929 83		1,623 83
Franchise de 3 p. 0 0.....	306 »		

La seconde dispache, que nous croyons devoir reproduire, contient un double règlement d'avaries communes et d'avaries particulières.

LA FAUVETTE, CAPITAINE MICHEL

DE SAINT-MALO A MONTEVIDEO ET RETOUR

Le Lloyd français, n°s 181-241. — MM. Gauthier le jeune et fils de Saint-Malo. — Ce 22 novembre 1838.

Par police n° 11,119 du 2 novembre 1837, la compagnie du Lloyd français assura à MM. Gaultier le jeune et fils de Saint-Malo une somme de fr. 90,000 portant ainsi

Digitized by Google

qu'il suit : savoir : Fr. 15,545, sur corps et du navire La Fauvette, capitaine Michel, sur une évaluation agréée de 45,000.

74,455 sur marchandises à bord dudit navire, proportionnellement à leur valeur totale.

Ensemble 90,000 fr. pour le voyage de Saint-Malo à Montevideo, et retour, avec autorisation, quant au chargement de transport par allèges de Montevideo à Buenos-Ayres, et vice-versa.

Par avenant du 3 septembre dernier, la valeur du corps fut portée à fr. 60,000 pour le voyage de retour.

Ayant heureusement accompli son voyage d'aller, le capitaine Michel prit à Montevideo un chargement en retour composé ainsi qu'il suit, et dont la valeur est établie conformément aux prix fixés en la police, savoir :

5,511	Cuirs salés,	pesant k°	166,497	07	à F.	0 84 c...	F.	139,857	53
1,893	— secs	—	27,555	03	à »	1 80	»	49,599	05
16	Balles de crins,	—	5,772	»	à »	1 80	»	10,389	60
32	— laine	—	7,310	»	à »	1 20	»	8,772	»
2,0 0	Peaux de mouton.	—	2,797	»	à »	1 20	»	3,356	40
	Vieux cuivre et os, pour une valeur de.....						»	262	10
						Au total. ..		212,236	68

Il résulte d'un rapport de mer fait le 6 juillet dernier par le capitaine Michel, à la chancellerie de la légation française à Rio-Janeiro, qu'il partit de Montevideo le 15 juin à 3 heures après midi et qu'à 7 heures 1[2, s'apercevant que les courants l'entraînaient sur l'île de Flores, il fit mouiller ; mais à peine l'ancre fut-elle au fond que le navire commença à talonner. Une embarcation fut aussitôt mise à l'eau pour aller porter dans le S. une ancre à jet

Digitized by Google

et une aussière, mais en virant dessus, celle-ci rompit à cinquante brasses de l'étalingure. Des habitants de l'île étant venus offrir leurs secours, le capitaine leur fit porter dans la même direction une ancre de bossoir avec un fort grelin, et fit dégager les panneaux de la chambre et de la cambuse pour être prêt à alléger l'arrière du navire si le besoin s'en faisait sentir, faisant en attendant couler toutes les pièces à eau sur le pont. Le grelin s'étant ainsi que l'aussière rompu en virant dessus, le troisième câble fut étalingué sur la troisième ancre de bossoir, et celle-ci portée dans la même direction ; mais le navire ne bougeant pas, malgré les plus grands efforts, *il fut délibéré, pour le salut commun, de faire jet à la mer* de quelques parties du chargement et d'un bout de chaîne de trente-six brasses sur onze lignes attaché à bord, cent quarante-deux cuirs salés et deux cuirs secs avaient été jetés, lorsque le navire venant à l'appel de son câble, le capitaine *fit cesser le jet*, mais l'orin qui retenait la chaîne empêchant l'évolution, il fallut le couper en y mettant une bouée. On s'aperçut alors que la bosse du canot ayant largué, celui-ci avait disparu ; à 2 heures du matin, le 16, le navire entièrement dégagé mouilla à trois milles dans le sud de l'île où le gouvernail démonté de ses ferrures fut remis en place. N'ayant pas trouvé d'eau à la pompe, il fut délibéré de suivre la route jusqu'à Rio-Janeiro plutôt que de remonter à Montevideo, et la chaîne n'ayant pu être retrouvée parce que l'orin et la bouée avaient disparu, il fut payé 20 piastres aux habitants de l'île pour leur assistance, et l'on remit à la voile. Le 5 juillet, le navire mouilla sur la rade de Rio-Janeiro sans avoir fait eau un seul instant.

Des experts ayant été nommés, quelques objets que le capitaine ne jugea pas indispensables furent évalués, tous les autres remplacés ; après quoi le navire reprit la mer le

Digitized by Google

15, ayant contracté un emprunt à la grosse de R. 1 l. 656 l. 543 à la prime de 7 1[2 p. 0[0.

Le 15 septembre à sept heures du soir, le capitaine mouilla sur la rade de Saint-Malo, sans autre événement; le 17 il fit son rapport, et des experts ayant été nommés pour constater les dommages soufferts par le navire et en diriger les réparations, le 31 octobre ils arrêtèrent le compte des dépenses à la somme de fr. 4,723 fr. 30.

Les assurés ayant fourni les justifications régulières et authentiques de tous ces faits et circonstances, il y a lieu à procéder au règlement général des avaries tant communes que particulières qui en ont été la conséquence et à établir le compte de l'indemnité qui, *à ces deux titres*, peut être acquise.

Il résulte de ce compte tel qu'il est établi en l'autre part, que le prorata de la présente police auxdites avaries est ainsi qu'il suit, savoir :

F. 1,208 17 Pour les avaries particulières du corps et sa contribution aux avaries communes;
993 18 Contribution du chargement aux avaries communes.
Soit au total :

2,201 35 Dus et payables par la Compagnie du Lloyd français

Les honoraires sont de :
131 fr. 90 c, à raison de 1/4 p. 0/0 sur corps,
et 1, 8 sur chargement.

Digitized by Google

RÈGLEMENT D'AVARIES.

DÉPENSES GÉNÉRALES.	NATURE DES DÉPENSES. — OBSERVATIONS, ETC.	ARMEMENT.	COMMUNES.	PARTICULIÈRES.
Rs 120,000	Pour achat d'un canot au 1 3			
212,810	— de 2 ancres. à 15 °/₀.	40,000	»	80,000
371,388	— d'une chaine à 15 °/₀	55,707	315,681	212,810
277,428	— de cordages au 1/3..	92,476	»	184,952
236,000	Pour vivres, dont à déduire pour passagers....	64,000	»	»
»	Et pour 9 jours au lieu de 10, du 6 au 14.....	17,200	»	154,800
145,290	Pour frais divers et remplacement d'eau.	»	145,290	»
177,437	Pour frais de chancel. et d'expert.	»	129,437	48,000
1,540,353		269,383	590,408	680,562
77,017	Commission de 5 0/0.....	13,469	29,520	34,022
1,617,370	A déduire :	282,852	619,928	714,599
13,335	Pour produit de la vente du grelin.	»	»	13,335
1,604,035		282,852	619,928	701,255
44,225	Pour dépenses particulières du capitaine.....	44,225	»	»
1,648,260		327,077	619,928	701,253
8,283	Commission de 1/2 0/0 sur l'emprunt.	1,677	3,100	3,508
Rs 1,656,543	Total des dépenses et de l'emprunt faisant, au change de 330....	328,754	622,028	704,761
F. 5,019 80		996 20	1,887 96	2,135 64
376 48	Prime de grosse de 7 1/2 0/0....	74 71	141 60	160 17
251 »	Evaluation pour cordages, dont 1/3 sur 111 fr.....	37 »	» »	214 »
117 50	Evaluation pour la bouée et l'orin.	39 16	78 34	» »
75 75	— supplément pour le canot en Rs 25,000 à 330 et au 1/3.	25 25	» »	50 50
105 »	Aux habitants de l'île de Flores 100 piastres à 5 fr. 25... ...	» »	» »	105 »
506 80	Pour 10 jours de gages réduits à 9 comme ci-haut	50 68	» »	456 12
6,452 33		1,223 »	2,107 90	3,121 48
4,723 30	Dépenses de réparations à Saint-Malo au 1/3	1,574 43	» »	3,148 87
92 75	Frais d'expertise....	» »	» »	92 75
11,268 38	Total à quoi il faut ajouter.... .	2,797 43	2,107 90	6,363 05
3,603 65	Pour jet de k° 4,290 07 cuirs salés à 0 fr. 84 c	» »	3,603 65	» »
52 25	Pour jet de k° 0,029 03 cuirs secs à 1 fr. 80 c.....	» »	52 25	» »
F. 14,924 28	Moyennant quoi le total est de :	2,797 43	5,763 80	6,363 05

Digitized by Google

RÈGLEMENT D'AVARIES (*Suite*).

DÉPENSES GÉNÉRALES.	NATURE DES DÉPENSES. — OBSERVATIONS, ETC.	ARMEMENT.	COMMUNES.	PARTICULIÈRES.
	RÉPARTITION DES AVARIES COMMUNES.			
	Les valeurs contribuables sont :			
212,236 68	Pour l'entier chargement qui contribue pour..... Fr.	» »	4 953 45	
30,000 »	Pour la 1/2 du navire... id....	» »	700 18	
4,723 32	Pour la 1/2 du fret..... id....	» »	110 17	
246,957 »	Au total	» »	5,763 80	
	AVARIES AU CORPS.			
6,363 05	Montant de celles particulières.			
700 18	Id la contribution à celles communes.			
7,063 23	Total dont déduisant :			
2,400 »	Pour la double franchise de 4 0/0.			
4,663 23	Nets formant l'indemnité acquise aux assurés.			
	AVARIES AU CHARGEMENT.			
4.953 45	Montant de la contribution aux avaries communes.			
2,122 37	A déduire pour franchise de 1 0/0			
2,831 08	Nets formant l'indemnité acquise aux assurés auxquels il revient ainsi au total :			
4,663 23	Pour le corps.			
2,831 08	Pour le chargement.			
7,494 31	Ensemble.			

Dans la troisième dispache, il n'est question que d'un règlement d'avaries particulières, mais compliqué de circonstances de détails qui lui donnent de l'intérêt.

Digitized by Google

L'ALCIDE, CAPITAINE JUDE. — DE JAVA A MARSEILLE.

LLOYD FRANCAIS Nos 171-223 ET DIVERSES COMPAGNIES.

Alexandre aîné, de Bordeaux. — Ce 24 octobre 1838.

Par polices du 12 septembre 1837, M. Alexandre aîné, de Bordeaux, fit assurer à Paris 92,500 fr. portant comme suit :

Sur corps, etc., à l'évaluation agréée de fr....			152,170	»
Sur fret	id.	id.	 40,000	»
	Ensemble	....	192,170	»

et sur le navire l'*Alcide*, capitaine Jude, pour voyage de Java aux îles Maurice et Bourbon, retour de ces dernières à la première, et, en dernier lieu, de là à Marseille. La police exprimait que la valeur donnée au corps comprenait 52,170 fr. pour un emprunt à la grosse dont le navire était grevé, et par avenant du 21 du même mois, il fut déclaré que l'excédant de 100,000 fr. seulement avait été assuré sur corps.

Cette assurance fut souscrite par les compagnies suivantes :

Le Lloyd français pour....	20,000	Ensemble 55,000 fr.
La Sécurité —	15,000	
L'Océan —	10,000	
La Mélusine —	10,000	

L'assuré produit les expéditions notariées et authentiques des divers actes d'une procédure suivie à l'île Maurice et constatant les faits qui vont être relatés.

Le 25 mai 1837, son navire étant complétement chargé de riz pour Bourbon, le capitaine Jude partit de Batavia, et du 5 au 9 juin il éprouva des temps orageux, qui fatiguèrent tellement son navire, que depuis lors il ne cessa plus de faire beaucoup d'eau. Le 18 du mois de juin, il jeta l'ancre sur la rade du Port-Louis pour y déposer des passagers, après quoi il reprit la mer le 20 et arriva à

Digitized by Google

Saint-Louis-de-Bourbon dans la nuit du 21, son navire ayant encore beaucoup fatigué. Les autorités compétentes en ayant fait la visite après qu'il eût été déchargé, il fut reconnu qu'il faisait quatre pouces d'eau à l'heure, et le capitaine reçut ordre de se rendre au Port-Louis pour y faire reconnaître et étancher la voie d'eau et pour remettre son navire en bon état de navigabilité. En conséquence de cette décision, le capitaine partit de Bourbon le 18 juillet, chargé en partie pour Batavia, et arriva au Port-Louis le 24 au matin. Le lendemain, il fit son rapport, et le 21 août, les experts de l'amirauté affirmèrent par devant notaire qu'ayant reçu mission de reconnaître si la voie d'eau du navire avait été suffisamment étanchée au moyen du calfatage de son gabord, ils s'étaient assurés qu'il ne faisait pas du tout d'eau et qu'il était parfaitement en état d'entreprendre tout voyage quelconque. Sur la déclaration faite par l'équipage, le 25 dudit mois d'août, le capitaine fut autorisé, par ordonnance du 28, à *emprunter à la grosse* pour l'acquit de ses dépenses dont, le 4 septembre, son consignataire présenta le compte s'élevant à 2,095 fr. 72 c. Il apparaît d'un compte courant à la même date et du mémoire du notaire qu'un emprunt aurait été contracté pour 2,160 f. 53 c., en acquit de la somme ci-dessus, et de 64 fr. 81 c. pour commission et courtage de l'emprunt, lequel était remboursable quinze jours après l'arrivée du navire à Marseille à une prime que l'assuré dit avoir été de 55 p. 100.

En conséquence des faits et circonstances qui viennent d'être rapportés, l'assuré présente un compte en vertu duquel sa réclamation en avaries s'élèverait à 10,814 fr. 95 c. pour l'entière valeur donnée au corps, et à 2,500 fr. 40 c. pour la part incombant aux présentes polices. Mais ce compte est inadmissible en raison de diverses erreurs qu'il renferme et que nous allons expliquer.

Digitized by Google

La plus grave est la prétention relative au contrat de grosse, et nous sommes d'autant plus surpris de la voir se reproduire que, depuis déjà longtemps, de nombreux règlements ont appris à Bordeaux qu'elle était incompatible avec les conditions des polices de Paris. Celles-ci, dans les voyages en prime-liée, stipulent le règlement distinct de chacun, en déterminent la fin et repoussent tout contrat qui n'a pas été effectué pendant son cours et qui porte sur voyages postérieurs. C'est tout à fait le cas dans l'espèce, et il est donc impossible d'admettre les frais et la prime de l'emprunt.

La deuxième erreur importante porte sur les vivres et gages de l'équipage. Outre que les vivres sont comptés sur un tarif conventionnel que les usages de Paris n'admettent pas et auquel ils substituent le coût réel, il y a erreur dans le nombre de jours que l'assuré veut faire admettre. Le navire ne pouvant être caréné à Bourbon et devant aller à Maurice, les frais de pilotage, de port, etc., etc., entrent nécessairement en avaries, malgré le chargement pris pour Batavia, mais les vivres et gages doivent être rigoureusement bornés suivant le Code, *au temps des réparations.* Le compte de Maurice étendu jusqu'au 4 septembre, date de l'emprunt, porte quarante et un jours, et l'assuré, qui étend ce nombre à quarante-neuf, n'en explique pas le motif ; mais le fait est que toutes réparations étant terminées le 21 août, suivant procès-verbal des experts, il n'est acquis et dû que vingt-huit jours, quels que soient les motifs du retard du navire et sans qu'il soit même besoin, pour en signaler la véritable cause, de faire remarquer que les cent trente tonneaux de lest débarqués n'ont pas été rembarqués pour la continuation du voyage à Batavia.

Ces explications et quelques autres qui seront données dans le compte ci-après, doivent suffire à sa justification et

Digitized by Google

à celle du règlement qui en est la conséquence, savoir:

DÉPENSES générales.		NATURE DES DÉPENSES et explications.	REJETS		AVARIES.	
fr.	c.		fr.	c.	fr.	c.
821	79	Mémoires des réparations, objets étrangers à la carène	17	25	»	»
»	»	Le surplus, fr. 804 54, au 1/3	268	18	536	36
192	09	Droits de pilotage, ancrage, etc.	»	»	192	09
97	80	Débarquement du lest	»	»	97	80
16	47	Embarquement d'eau, bois à feu et poudre	15	47	1	»
17	50	Visite, passe-port et légalisation	»	»	17	50
414	10	Nourriture pour 41 jours, réduits à 28.	131	30	282	80
145	68	Approvisionnement en pain et viande.	145	68	»	»
106	»	Droits d'amirauté dont à déduire pour l'emprunt	30	29	75	71
177	»	Mémoire du notaire dont à déduire pour l'emprunt	80	»	97	»
7	50	Avis aux gazettes pour l'emprunt	7	50	»	»
1,995	93		695	67	1,300	26
99	79	Commission de 5 0/0	34	78	65	01
2,095	72		730	45	1,365	27
64	81	Commission et courtage de l'emprunt.	64	81	»	»
2,160	53	Total	795	26	1.365	27
Représentant à 5 fr. la somme de					6,826	35
A quoi ajoutant pour 28 jours de gages à 1,075 par mois					1,003	35
Le total est de					7,829	70
Dont déduisant franchise de 3 0/0 sur fr. 152,170					4,565	10
Il reste net					2,264	60
Et y ajoutant pour intérêt de 14 mois 7 0/0					158	52
Le total définitif est de					2,423	12

Laquelle somme est celle réellement acquise à l'assuré et donne pour le prorata à la charge des présentes polices :

Lloyd	227	50
Sécurité	170	60
Océan	113	75
Mélusine	113	75
	635	60

Nous donnons, dans la quatrième dispache, l'exemple d'un règlement d'assurance par séries.

Digitized by Google

LE RICHEMONT, CAPITAINE WINSHIP

DE RICHEMONT A MARSEILLE.

4 Compagnies, n° 229. et le Lloyd n° 229. MM. de Rostchild frères de Paris 1er avril 1839.

Par polices du 27 août 1838, MM. de Rothschild frères, de Paris, firent assurer 380,000 fr. sur 480,000 fr., valeur agréée de six cents boucauts de tabac, à raison de 800 fr. chacun en moyenne, devant être chargés à Richemont pour Marseille, sur le navire *Le Richemont*, capitaine Winschip.

Cette assurance fut couverte par les compagnies ci-après :

Le *Lloyd français*.		P. Fr. 260,000	Fr. 380,000
La *Sécurité et l'Océan*...	chacune à		
La *Mélusine et l'Indemnité*.....	30,000	120,000	

Mais, par avenant de désignation du 6 septembre suivant, il fut déclaré que l'aliment était réduit à cinq cent soixante-quinze boucauts d'une valeur agréée de 460,000, et par distribution, à prorata, du moins chargé de 20,000 fr., les sommes couvertes furent réduites :

P. Le *Lloyd français* à.....		P. Fr, 249,000	Fr. 364,000
P. la *Sécurité et l'Océan*.....	chacune à		
P. la *Mélusine et l'Indemnité*..	28,750	115,000	

Par clause expresse de la police, il fut stipulé qu'en cas d'avaries matérielles, elles se régleraient par séries de quatre boucauts, dans le rang et ordre des numéros, et que, pour toutes séries dont le dommage atteindrait 10 p. 100, il y aurait lieu à remboursement intégral, sans aucune franchise ni retenue.

A l'arrivée du *Richemont* à Marseille, le rapport du capitaine Winship annonçant qu'il avait fait beaucoup d'eau et que le chargement ne pouvait manquer d'être avarié,

Digitized by Google

MM. Chapon frères, réclamateurs des tabacs, adressèrent requête en nomination d'expert, et il en fut nommé un d'office par ord, du président du tribunal de commerce, en date du 22 octobre. Informés de cette circonstance, et ayant appris que l'affaire intéressait leurs commettants, les représentants des assureurs de Paris écrivirent le 3 novembre aux réclamateurs pour leur dire de suspendre l'expertise et s'entendre avec eux pour aviser aux moyens d'établir contradictoirement cette expertise ; mais ceux ci passèrent outre, et en firent signifier la déclaration le 14 novembre, ajoutant qu'ils entendaient provoquer, après l'expertise, la vente publique des tabacs qu'elle aurait déclarés avariés. Les représentants offrirent alors de concourir à l'expertise en y adjoignant un expert de leur choix et qu'ils désignèrent. Cette offre ne fut pas acceptée. Le 20 du même mois, l'expert commissionné par le tribunal déposa au greffe le procès-verbal, constatant les opérations par lesquelles il avait procédé et en établissant les résultats. Ce procès-verbal déclare l'arrimage bien fait, le fardage suffisant, et l'avarie dont les tabacs sont atteints imputable exclusivement aux infiltrations d'eau de mer qui ont eu lieu le long de la mâture et des cordages ; il détermina à quatre-vingt-huit le nombre de boucauts de tabac avariés, puis par un calcul d'appréciation fait pour chaque boucaut séparément, et appliqué aux séries déterminées de quatre en quatre, il arriva à cette conclusion que toutes les séries atteintes le sont à un degré qui excède les 10 p. 100 de franchise stipulée aux polices, et que, conséquemment, les avaries des quatre-vingt-huit boucauts doivent être remboursées en totalité et comme suit ; savoir :

Digitized by Google

boucauts.				boucauts.				boucauts.				boucauts.			
4	à	56	0|0	2	à	25	1|2 0|0	1	à	14	3|4 0|0	4	à	12	0|0
4	à	46	0|0	4	à	22	0|0	2	à	14	1|2 0|0	4	à	11	3|4 0|0
4	à	44	0|0	2	à	21	1|2 0|0	4	à	14	0|0	3	à	11	1|2 0|0
4	à	39	0|0	3	à	18	0|0	1	à	13	1|2 0|0	5	à	11	1|4 0|0
7	à	31	0|0	3	à	16	1|2 0|0	1	à	13	1|4 0|0	3	à	11	
2	à	30	1|2	4	à	16	0|0	3	à	13	0|0				
1	à	28	1|2	2	à	15	3|4 0|0	4	à	12	3|4 0|0				
3	à	28		2	à	15	0|0	2	à	12	1|2 0|0				
29 bts.				22 bts.				18 bts.				19 bts.			

A la suite de ce rapport et sur requête des réclamateurs, le tribunal de commerce, par jugement du 23 novembre, autorisa la vente de ces quatre-vingt huit boucauts ; mais dès le lendemain, les représentants des assureurs protestant contre le susdit rapport qu'ils attaquaient comme fautif et plein d'erreurs matérielles, assignaient les réclamateurs par-devant le tribunal de commerce pour faire procéder à une contre-expertise par trois experts nommés d'office, et le 27 novembre, ils les assignaient encore en opposition au jugement qui avait autorisé la vente. Ces moyens furent accueillis par le tribunal, et, par jugement du 28 dito, il ordonna qu'il fût sursis à la vente et procédé à une contre-expertise, par le ministère de trois experts qu'il nomma d'office. Le 10 décembre, ces experts déposèrent au greffe le procès-verbal de leur vérification, dans lequel, après avoir établi d'où et comment étaient parvenues les erreurs commises par le premier expert dans l'appréciation des dommages, ils avaient eux-mêmes procédé, en opérant boucaut par boucaut et par voie de pertes et détériorations réelles en poids sur chacun, à un calcul qu'ils déclaraient être parfaitement juste et qu'ils affirmaient être l'appréciation exacte des dommages éprouvés. Les résultats de cette contre-expertise étaient que quarante et un boucauts faisant partie de seize séries, étaient atteints d'avaries d'eau de mer qui, pour chacune de ces séries, excédaient la franchise de 10 p. 100, stipu-

Digitized by Google

lée aux polices d'assurance et qui, conséquemment, devaient être remboursées en totalité, conformément au tableau qu'ils en avaient dressé ; que les quarante-sept autres se divisant en trente-deux séries et ne présentant pour aucune, d'après le susdit tableau, un dommage qui évalût aux 10 p. 100 de franchise, ne pouvaient fournir matière à aucun recours.

Mécontents de ces résultats, les réclamateurs assignèrent, le 12 décembre, les représentants des assureurs par devant le tribunal de commerce pour entendre dire qu'il serait procédé à la vente publique des quatre-vingt-huit boucauts ; mais ceux-ci ayant conclu à ce que cette vente, si elle s'effectuait, leur restât étrangère et fût considérée comme un acte personnel des assurés, et ne pouvant concerner qu'eux seuls, attendu que la contre-expertise avait constaté la quotité des dommages et fixé la position des parties, le tribunal, par jugement du 14 dito, autorisa les demandeurs à faire vendre pour compte et risques de qui appartiendrait, concédant acte aux défendeurs de leurs réserves et protestations.

La vente publique eut lieu en conséquence le 22 dito, et comme les résultats qu'elle présenta ont été plus avantageux pour les assurés que ceux même déterminés par la contre-expertise, tous motifs de discussion ont disparu, et les assurés se bornent aujourd'hui à demander le règlement de l'indemnité à laquelle ils ont droit en vertu de ladite expertise provoquée par les représentants des assureurs, et par eux acceptée.

Cette demande étant parfaitement conforme au droit, il y a lieu à l'accueillir et à procéder ainsi qu'il va être expliqué. Les tabacs ayant été assurés à une valeur moyenne de 800 fr. par boucaut sans avoir égard au poids réel de chacun, et aux différences pouvant exister, et le dommage

Digitized by Google

ayant été apprécié par voie de perte en poids, il est indispensable de déterminer quelle est la valeur en poids résultant de celle agréée.

Or les 375 boucauts pesant brut en factures 976,354 l. d'Amérique, leur poids est à raison de 45 kil. pour 100 kilo. de

	Kil. 430	359
Dont pour tare à 12 p. 0[0.....	52	723
Soit net kil.... ...	386	636

qui, sur l'évaluation des francs 460,000, ressortent à francs 1189,75 les 100 kilogrammes.

Et, comme en raison de ce prix, la franchise de fr. 320 pour chaque série de 4 boucauts, est représentée par kil. 269, il s'ensuit que, pour toute série dont le dommage excède cette quantité, ce dommage doit être remboursé en totalité. Tels sont les calculs qui déterminent le droit de recours à l'égard de 41 boucauts de seize séries, conformément au tableau de dépréciation inséré à la contre-expertise et ainsi qu'il suit, savoir :

Digitized by Google

1re série	1	boucaut n°	1	perte de kil.	170	950
	1	id.	2	id	300	
	1	id.	3	id.	450	
	1	id.	4	id.	30	
7e série.	1	id.	25	id.	140	990
	1	id.	26	id.	250	
	1	id.	27	id.	400	
	1	id.	28	id.	200	
9e série.	1	id.	34	id	150	350
	1	id.	36	id.	200	
10e série.	1	id.	40	id.	300	300
11e série.	1	id.	41	id.	240	625
	1	id.	42	id.	200	
	1	id.	43	id.	5	
	1	id.	44	id.	180	
12e série.	1	id.	46	id.	100	470
	1	id.	48	id.	370	
13e série.	1	id.	49	id.	200	1,110
	1	id.	50	id.	550	
	1	id.	51	id.	350	
	1	id.	52	id.	10	
14e série.	1	id.	53	id.	120	640
	1	id,	54	id.	270	
	1	id.	55	id.	250	
15e série.	1	id.	57	id.	120	270
	1	id.	58	id.	150	
17e série.	1	id.	65	id.	300	820
	1	id.	66	id.	200	
	1	id.	67	id.	180	
	1	id.	68	id.	140	
19e série.	1	id.	74	id.	60	610
	1	id.	75	id.	250	
	1	id.	76	id.	300	
21e série.	1	id.	83	id.	180	310
	1	id.	84	id.	130	
23e série.	1	id.	89	id.	200	450
	1	id.	91	id.	250	
24e série.	1	id.	96	id.	450	450
87e série.	1	id.	345	id.	100	350
	1	id.	346	id.	250	
121e série.	1	id.	482	id.	300	300
	41	boucauts, ayant perdu kil.. . .				8,995

Lesquels kil. 8,995 d'autre part à 1,189 fr. 75, les 1,000 représentent :

Fr. 10,701 80 qui sont le montant des avaries matérielles

A quoi les assurés joignent les frais ci-après :

420 50 Frais de la 1re expertise, cette expertise ayant porté sur 593 boucauts.

Il n'est dû que le prorata des 88 avariés. . Fr. 62 40

399 60 Frais de la 2e expertise; celle-ci portant sur

A reporter.. . ... Fr. 62 40

Digitized by Google

		Report.....	Fr. 62 40
		sur 88 avariés, dont 47 sans recours. — Il n'est dû que le prorata des 41	186 18
66	»	Transport des 88 boucauts.– Ces frais indispensables pour tous ne sont pas avaries..	» »
1,320	»	Portefaix et tonneliers aux deux expertises, à 15 fr. par boucauts et dont il n'est dû pour les 41 que...	615 »
528	»	Portefaix et tonneliers pour la vente, laquelle est au compte des assurés..	» »
64	»	Gardiens et prélarts pendant les expertises, dont 41|88....	29 82
43	»	Gardiens pendant la vente, étrangers aux assureurs.....	» »
26	70	Menus frais de douane étrangers aux assureurs....	» »
737	»	Mémoire de l'avoué, réductible aux taxes suivant deux exécutoires .,.....	427 »
765	05	Frais de commission; ne constituant jamais avaries au lieu du reste	» »
Fr. 4,369	85	Au total sur quoi il entre en avaries.... Fr.	1,320 40
1,320	40	qui s'augmentant de	
17	80	pour port des documents, portent à	
Fr. 12,040	»	la somme totale définitivement acquise aux assurés, laquelle s'augmente, quant aux assureurs, de celle de	
306	25	payée par le Lloyd, pour frais judiciaires de l'instance suivie à Marseille pour combattre les résultats de la 1re expertise, dont le prorata, tombant à la charge des 364,000 assurés par les compagnies dénommées en la présente dispache est de :	
9,769	»	à quoi il faut ajouter :	
1,820		payés par le Lloyd, pour commission de 12 0|1 aux représentants des Compagnies à Marseille.	
910	»	Pour honoraires de la présente dispache à 1|4 0|0.	
		Ce qui porte le total général à	
Fr 12,499	65	et donne lieu à en établir le compte suivant, savoir :	

	à M. Pescatore	au Lloyd.	en honoraires.	en totalité.
La Cie Lloyd français. Fr.	6,517 30	1,410 75	622 50	6,555 55
— Sécurité.*.... ..	752 50	162 90	71 90	987 30
— Océan.....	752 50	162 90	71 90	987 30
— Mélusine..	752 50	162 90	71 85	987 25
— Indemnité..... .	752 50	162 90	71 85	987 25
	9,527 30	2,062 75	910 »	F. 12,499 65

MM. Rotschild pour 96,000 fr.	2,512 70	63 90
	Fr. 12,040 »	2,126 25

Digitized by Google

Enfin, dans une cinquième dispache, on trouvera d'utiles indications sur le mode de règlements faits à l'étranger.

LE JULES, CAPITAINE MORIN.

DE MARSEILLE AU HAVRE.

Compagnie Générale. — MM. Baillergeau et Naudin, de Nantes. — Ce 26 novembre 1838.

Par police du 3 mars 1838, n° 11,753, la Compagnie d'assurances générales assura à MM. J. Baillergeau jeune et E. Naudin de Nantes, fr. 15,000 sur corps, etc., à l'évaluation agréée de fr. 30,000 du navire. *Le Jules*, capitaine Morin, pour le voyage de Marseille au Hâvre touchant aux ports de Malaga et Adra pour y prendre chargement.

Ce navire était muni d'un certificat de visite des officiers visiteurs du port de Nantes, à lui délivré le 5 décembre 1837, et dont une expédition régulière est produite. Les assurés y ont joint un dossier composé d'un assez grand nombre de pièces en langues française et espagnole servant à constater les faits et circonstances que nous allons relater succinctement et à justifier des dépenses qu'ils ont occasionnées.

Le 31 mars dernier, le navire *le Jules* étant mouillé sur la rade d'Adra où il prenait charge, le capitaine Morin descendit à terre, se rendit chez le vice-consul de France, et lui déclara que son navire faisait beaucoup d'eau depuis la nuit précédente et qu'une de ses pompes s'étant engagée, il avait besoin de très prompts secours. Le vice-consul lui fournit aussitôt plusieurs bateaux et un bon nombre d'hommes et se rendit lui-même *à bord avec des experts* qu'il nomma et qui reconnurent la nécessité d'alléger immédiatement le navire. On en débarqua quatorze-cent-

Digitized by Google

cinquante-huit saumons de plomb, vingt-cinq barils, vingt-quatre sacs et quatre barriques de vins, fruits et sumacs, et après que les pompes eurent été affranchies et l'eau épuisée, on découvrit sur l'avant à la jointure de l'étrave, un trou qui fut bouché et calfaté, et l'on fit également repasser et calfater toutes les coutures.

Le lendemain les experts constatèrent que le navire ne faisait plus d'eau, et pouvait prendre charge, et ils déclarèrent que l'événement de la veille provenait de la sécheresse des coutures et du trou découvert près de l'étrave; cent-quatre-vingts saumons de plomb furent rembarqués dans la soirée.

Le 2 avril à sept heures du matin, le vent très-fort de la partie de l'O. et la mer très-grosse, tous les navires sur la rade durent appareiller et *le Jules* prit le large après avoir filé sa chaîne par le bout; il rentra le 6 à deux heures après midi, et après avoir repris sa chaîne, le capitaine requit la visite des experts qui, trouvant qu'il n'avait pas fait d'eau, l'autorisèrent à charger.

Le 7, mille saumons de plomb furent remis à bord, mais le 8, le gros temps mit encore dans la nécessité d'appareiller, et lorsque le capitaine revint au mouillage, le 10, à une heure et demie après midi, il se rendit au vice-consulat et déclara que le 8, à midi, son ancre ayant dérapé ou sa chaîne cassé, dans un fort coup de tangage, il avait chassé et avait dû filer sa chaîne par le bout, pour prendre le large; qu'à trois heures il avait trouvé de l'eau à la pompe et qu'à huit heures du soir, le gros temps ayant augmenté, il avait eu beaucoup de peine à affranchir les pompes et avait dû faire vent arrière pour soulager le navire; comme il continuait à faire beaucoup d'eau, il requérait la visite des experts.

Le 11, le gros temps rendit toute communication impos-

Digitized by Google

sible, mais le 12 le déchargement fut ordonné et sept cent quarante neuf saumons de plomb furent débarqués ; trois cent quatre-vingt-six le furent le lendemain ; après quoi les experts ayant déclaré que le navire devait quitter la rade pour aller se réparer dans un port abrité, le *vice-consul rendit une ordonnance* pour l'y autoriser, sauf après, *à venir reprendre les marchandises* qui étaient déposées en douane. La même ordonnance autorisait le capitaine à emprunter à la grosse R. V. 5,378, montant des dépenses qu'il avait faites jusqu'à ce jour. Cette autorisation ayant été, faute de prêteurs, convertie en celle de vendre partie du chargement, soixante-cinq saumons de plomb pesant 7,200 l. furent vendus au prix de 75 R. V. le quintal pour R. V. 5,400.

Le 19 avril, le capitaine Morin se présenta à la chancellerie du consulat de France, au port de Malaga où son navire avait mouillé le jour même et requit une commission d'experts. Ceux-ci reconnurent le lendemain, que le navire faisait 7 pouces d'eau à l'heure ; que le guindeau était gravement endommagé ; une des chaînes brisée en deux morceaux, un câble de 10 pouces rogné dans une longueur de trente brasses, la chaloupe et le canot endommagés. Ils ordonnèrent que le navire fût entièrement déchargé. Le 30 ils constatèrent que le navire était en état de reprendre son chargement et de continuer son voyage, bien que le câble fut resté en son état, et par ordonnance du même jour, le capitaine fut autorisé à emprunter à la grosse la somme nécessaire à l'acquit de ses dépenses.

Le 11 mai, de retour sur la rade d'Adra, il requit du vice-consul de lui faire restituer la partie de son chargement déposée en douane, ainsi que l'ancre, la chaîne et l'orin qu'il avait dû abandonner le 8 avril en appareillant, et il fut alors constaté que l'ancre seulement avait été

Digitized by Google

sauvée avec un morceau de chaîne, mais que le surplus de celle-ci et l'orin y attenant n'avaient pu être retrouvés. Le 13 tout fut rembarqué.

Un certificat de capitaine expert daté du Hâvre le 28 août, porte à 213 fr. le coût de la réparation à faire au câble de 10 pouces dont trente brasses rognées, dont il a été fait mention au procès-verbal des experts de Malaga.

En conséquence de ces divers événements, les assurés ont dressé, sous forme de règlement général, un compte présentant la distribution des dépenses telles qu'ils l'entendent, et le montant des sommes qu'ils réclament quant au corps, à titre d'indemnités; mais ce compte renferme, tant à leur profit qu'à leur préjudice, des erreurs et omissions qui le rendent inadmissible, et quoiqu'en résultat, celles-ci se compensent d'une manière presque exacte, il n'en est pas moins indispensable, dans l'intérêt et pour la conservation des principes, de réformer ce compte et de l'établir comme suit :

Digitized by Google

DÉPENSES générales.		NATURE DES DÉPENSES, explications, etc.	REJETS.		AVARIES.	
R.V. 2,000	»	La voie d'eau du 31 mars n'étant la conséquence d'aucune fortune de mer mais de vices propres et la jurisprudence du Hâvre, lieu de reste, laissant à la charge de la cargaison les frais qui la concernent, rien ici n'est admissible en avaries au corps.....	3,582	26	»	»
504	24					
383	28					
325	»					
369	08					
160	»	Gratification aux douaniers rejetée pour même cause.	160	»	»	»
200	»	Journaliers pour pompes à la rentrée du 10 avril.	»	»	200	»
796	»	Compte du capitaine; dont à rejeter les dépenses du 31 mars et les journées d'équipage, aucune réparation n'étant faite..	700	»	96	»
640	»	Droits consulaires, à prorata....	400	»	240	»
R.V. 5,378	26		4,842	26	536	»
		Total acquitté à Adra par la vente de 65 saumons de plomb, valeur de fr. 1,665, ce qui porte l'avarie au corps, par prorata au produit de réaux de veillon 5,400 à.....	»	»	165	27
R.V. 112	»	Pilotage d'entrée à Malaga.....	»	»	112	»
4,450	»	Compte du charpentier, dont pour le chargement.....	80	»	»	»
»	»	Le surplus 4,370 » au 1/3.....	1,456	23	2,913	11
478	»	Compte du forgeron, dont pour pompes Guindeau 233 au 1/3..	77	22	155	12
»	»	Compte du forgeron, pour chaînes, 90 à 15 0/0.....	13	17	76	17
»	»	Et pour les embarcations dont aucune avarie n'est signalée . ..	155	»	»	»
1,913	»	Débarquement et rembarquement de la cargaison.....	1,913	»	»	»
891	»	Frais de port et de chancellerie...	»	»	891	»
480	»	Mémoire de peinture au 1/3....	160	»	320	»
204	»	Réparations aux pompes, *id*	68	»	136	»
1,095	»	Journées à bord dont pour cargaison et erreur.	450	»	645	»
1,600	»	Argent fourni au capitaine.....	1,600	»	»	»
216	»	Mémoire du courtier dont pour le navire	»	»	120	»
»	»	Mémoire pour l'emprunt par 1/2.	48	»	48	»
2,566	»	Compte de l'équipage, dont pour vivres..... ...	»	»	1,516	25
»	»	Le surplus pour gages n'étant dû qu'à l'arrivée, ne doit pas supporter les frais d'emprunt et				
		A reporter..... ...	6,020	62	6,932	65

Digitized by Google

DÉPENSES générales.		NATURE DES DÉPENSES, explications, etc.	REJETS.		AVARIES.	
		Report.	6,020	62	6,932	65
		sera établi plus bas.....	1,049	09	»	»
	905 »	Commission sur les dépenses par 1/2	452	17	452	17
R.V.	14,910 »		7,523	20	7,386	14
	3,280 »	Prime de grosse à 22 1/2	1,655	02	1,624	32
R.V.	18,190 »	Total faisant au change de 80 1/2.	9,178	22	9,011	12
F.	4,881 »		2,462	95	2,418	05
		Gages d'équipages à rétablir au principal.....	281	55	281	55
			2,181	40	2,699	40
		RETOUR A ADRA.				
F.	94 50	Frais de sauvetage et rembarquement d'une ancre.	»	»	94	50
	142 »	Frais pour sauvetage et rembarquement de la cargaison.....	142	»	»	»
	43 »	Frais de douaniers et arrimeurs.	43	»	»	»
	106 »	Droits de port et de consulat ...	»	»	106	»
	282 »	Pour vivres et gages d'équipage..	»	»	282	»
F.	667 50	Total..	185	»	482	50

On ne tient aucun compte des fr. 213, appréciation du dommage des trente brasses du câble rognées, parce qu'aucun rapport du capitaine ne signale cette avarie comme survenue dans le voyage.

Il résulte des comptes ci-dessus que les dépenses admissibles en avaries en corps sont :

Fr. 165 27	pour	les premiers débours à Adra.
2,699 60	—	les réparations faites à Malaga.
482 50	—	les frais de retour à Adra, et y joignant
6 63	—	le port du dossier.
3,354 »		Le total est de :
		dont il faut déduire
900 »		pour franchise de 3 0/0,
		Moyennant quoi il reste net
Fr. 2,454 »		qui sont le montant de l'indemnité réellement acquise aux assurés.

A ces exemples de dispaches françaises, nous en joindrons deux autres dressées à Hambourg, mais qui ont l'avantage de présenter des règlements partiels dressés

Digitized by Google

conformément aux usages suivis en Angleterre et en Hollande.

Extrait d'une dispache dressée a Hambourg pour le règlement des avaries du navire la *Fanny*, capitaine de Degermann, de Skelleftea a Marseille.

Le navire la *Fanny* fit voile de 12 octobre 1849 de Skelleftea pour Marseille. Le 28, par un gros temps, le navire toucha fortement et subit des avaries considérables, au point qu'on vit flotter autour de lui des morceaux de la earène et des bordages. On fit jet aussitôt d'une partie de la cargaison chargée sur le tillac : mais l'eau montant toujours, sans que malgré un travail incessant les pompes pussent être affranchies, et le mouvement de la mer faisant talonner le navire sur le fond de rochers où il était arrêté, on dut songer à sauver la vie de l'équipage. On mit le canot à la mer et l'équipage gagna ainsi la côte qu'il atteignit à neuf heures du soir. A onze heures et demie, le capitaine apprit qu'il avait échoué sur un écueil appelé le *Fahludsriff*, vers lequel un courant très-rapide avait drossé le navire. Le capitaine ayant obtenu des secours se rendit à bord, où après un travail extraordinaire des pompes, on put s'assurer qu'il existait une très-large voie d'eau, que le navire continuait à talonner et qu'il n'y avait que très-peu de chances de le sauver. Néanmoins, on abattit deux vergues et on laissa tomber deux ancres en faisant filer une étendue suffisante de câble, et on regagna la terre, après avoir sauvé ce qu'il fut possible d'emporter. Le sauvetage continua le lendemain; et le 30, le temps étant meilleur, la mer plus calme, le navire à l'ancre sur le récif, put être amené à Rohnehamm, où il fut mis en réparation.

Digitized by Google

Une expertise eut lieu dans ce port de relâche qui donna les résultats suivants :

Le navire évalué en état d'avarie....	9,000	32
Travaux de charpenterie évalués.....	2,740	
Frais de transport des ouvriers, matériaux, etc.....	75	
Voiles déchirées et perdues..	257	
Cordages, chaînes, etc	825	
Frais d'expertise.....	56	32
	3,953	32

Par suite de son talonnement, le navire s'était rompu à l'arrière, ce qui diminua considérablement sa valeur, au moins 1/8, soit 2,000 marcs banco, pourquoi l'armateur a un droit de recours contre ses assureurs.

Quant à la cargaison, l'expertise constata que

8,017 planches et madriers (avariés d'un tiers) évalués à . .	1,760	
70 tonnes de goudron (avarié d'un quart)	333	16
Total de l'évaluation en état d'avaries...	2,093	16

Par suite de l'entrée du navire au port de Rohnehamm, pour faire relâche, les frais de débarquement, magasinage, de rembarquement de la cargaison, la valeur des voiles et autres agrès jetés à la mer, ainsi que ceux de relâche, devront être réglés en avarie commune.

Etablissement des valeurs.

Cargaison après sauvetage.....	2,850
Navire y compris la bonification pour avaries grosses.	10,505
Fret, déduction faite des gages d'équipage.....	1,350
Total des valeurs.....	14,705

Digitized by Google

COMPTE général.		COMPTE D'AVARIE dressé à Wisby le 15 mars 1850.		AVARIES partic. et armement		AVARIES communes	
R.	B.					R.	B.
10	»	Voyage de l'exprès envoyé à Jehludd pour le rapport de mer.....				10	»
30	8	Procès-verbal d'avaries.				30	08
800	»	Frais de sauvetage et de conduite du navire.....				800	»
		Mémoires du charpentier, du forgeron.		2,179	16		
		Peinture		25			
2,483	32	Logement de l'équipage pendant les réparations.....		110	16		
		Logement de l'inspecteur des travaux.		120	»		
217	24	Fournitures de câbles et cordages (pour compte du capitaine).....	217 24				
		Au voilier suivant mémoire..... 333 16					
		Réduit suivant la taxe. . 257					
			474 24				
		D'où déduisant un tiers de bonification..... 158 8					
		Valeur des vieux câbles et des voiles, suivant tarif 270	428 8				
			46 16				
		Dont à porter au compte d'avaries grosse 40 marc. ci.....		6	16	40	»
56	32	Frais de vérification et d'expertise...		26	32	30	»
590	16	Frais de débarquement, de magasinage, de rembarquement, garde et inspection de la cargaison.....				590	16
50	»	Droits de la cargaison.....				50	»
1,064	»	Frais et gages de l'équipage. 1 capitaine et 8 hommes, 140 jours.....	1,064 »				
		Dont frais et gages du 30 octobre au 15 mars, à 128 marcs par mois pour 4 m. 16[30..... .. 580 13					
		Frais de nourriture et d'entretien pour 1 capitaine et 8 hommes pendant 140 jours 466 32					
		Dont pour 137 jours (avaries communes)..... 456 32					
			1,036 45	27	03	1,036	45
106	32	Frais de route du capitaine et de l'équipage pour se rendre à Wisby et y faire					

Digitized by Google

COMPTE général.		COMPTE D'AVARIE dressé à Wisby le 15 mars 1850.		AVARIES partic. et armemens	AVARIES communes
R.	B.				R. B.
		et affirmer le rapport d'avaries	106 32		
		Dont pour avaries particulières, à raison des 8 jours ci-dessus	6 32	6 32	100 »
			100 »		
29	15	Frais de transport de l'inspecteur de la douane			29 15
5	38	Frais de transport du contrôleur			5 38
10	»	Exprès à Wisby pour le procès verbal d'avarie			10 »
9	24	Gardes de la douane			9 24
2	16	Au capitaine du port			2 16
8	24	Frais de canotage			8 24
11	»	Frais de quarantaine			11 »
66	32	Frais de voyage du dispacheur			66 32
16	32	Honoraires du notaire et frais d'enregistrement			16 32
26	41	Ports de lettres et pièces			26 41
R.B. 5,931	46			3,009 43	2,922 03
296	28	Commission pour avance, 5 p. 100		150 23	146 05
250	»	Commission pour la cargaison			250 »
150	»	Commission pour le navire			150 »
6,628	26			3,160 18	3,468 08
		Cables et cordages non fournis.	511 24		
		1/3 pour différence du neuf au vieux	170 24		
			341 »		
		Dont diminué du compte d'armement et ajouté au compte d'avaries communes, sauf vérification		300 »	300 »
6,228	26			2,860 18	3,768 08
T. 7,457	02	Soit en marc banco à 128 bco		3,217 15	4,239 03
8	»	Port extra			8 »
T 7,465	02				4,247 03
44	02	Frais et honoraires de la dispache			44 02
»	17	Aux pauvres pour balances			44 17
7,510	05			3,217 15	4,292 06

RÉPARTITION.

Les 4,296.6 m. bco. d'avaries communes réparties sur 14,705 m. bco donnent lieu à une contribution de 29 19/100 p. 100, qui mettent à la charge de

Digitized by Google

La cargaison, soit 8,017 planches et madriers, et 70 tonnes brai	2,850	font	831	15
Le navire évalué	10,505	—	3,066	6
Le fret évalué	1,350	—	294	1
	14,705	—	4,492	6

Ainsi dressé et arrêté par moi, dispacheur juré, et scellé du sceau de l'Administration.

Signé : G. Hambrock.

Hambourg, 28 juin 1850.

Extrait d'un réglement d'avaries du navire l'*Elida*, capitaine Thesere, de Singapore a Cork et Falmouth et de la a Hambourg.

Le navire l'*Elida* mit à la voile de Singapore en bon état de navigabilité, le 7 juillet 1848. — le 29 septembre, il jeta l'ancre à Simm's Bay. —Reparti de ce port, il éprouva le 7 et 8 décembre des tempêtes furieuses qui, le 11 décembre tournèrent en ouragan et occasionna beaucoup d'avaries dans la voilure, sur le tillac etc., et dans la coque, qui de jour en jour fit eau de plus en plus. On résolut de faire jet d'une partie de la cargaison, d'abord à l'arrière, puis à l'avant. Le 13 et les jours suivants, on fut obligé d'abattre la plus grande partie des agrès. Le gouvernail avait été désemparé par la tempête. On résolut donc de relâcher au port le plus voisin pour le salut commun. Le 21 on était en vue de Cork : le 22, on demanda le pilote et le navire fut heureusement remorqué dans le port le 23. Mais une tempête survenue le 26 fit chasser le navire sur ses ancres, rompit un des câbles et relança le navire en pleine mer. Aux signaux de détresse, sept pilotes se hasardèrent à tenter d'aborder le navire ; ils y parvinrent après des peines infinies, après qu'il eut touché plusieurs fois sur les rochers qui bordent la côte, le navire put être ramené le 27 au mouillage de Cork, de là dans le port où la cargaison

Digitized by Google

fut débarquée. Après les réparations nécessaires, lesquelles se prolongèrent plus de quatre mois, le navire put remettre à la mer le 13 mars : le 23 il fut abordé en mer par un brick qui lui enleva quelques agrès. Le temps devenait mauvais et la mer très-grosse, on résolut de s'approcher de terre et on jeta l'ancre le 25 sur le *Mother bank*; de là le navire partit le 30 mars pour Hambourg où il arriva le 11 avril 1849.

Le règlement d'avaries grosses fut dressé dans cette ville, comme lieu de destination; il s'éleva à 14 74, 100 pour cent.

La cargaison avait été assurée partie à Londres, partie à Anvers.

Voici le règlement d'avaries dressé pour la partie qui concerne les assureurs de Londres. Nous donnerons ensuite le règlement concernant les assureurs d'Anvers.

Digitized by Google

Règlement dressé à Cork.

COMPTE GÉNÉRAL.						AVARIES COMMUNES.			CARGAISON.			FRET.			ARMEMENT.		
l.	s.	d.				l.	s.	d.	l.	s.	d.	l.	d.	s.	l.	s.	d.
4	»	»	Droits de Pilotage.....			4	»	»									
5	5	»	Droits d'expertise et de surveillance du navire.....			2	2	»	»	»	»	»	»	»		3	3
»	15	»	Frais d'ancrage.....			»	15	»									
7	5	2	Procès verbal d'avarie et rapport du capitaine....			7	5	2									
551	13	4	Compte de charpenterie.....	L. 566	12	2											
15	3	10															
13	11	9	Compte du forgeron suivant mémoires.....	20	10	8											
6	18	11															
2	2	11	Clous et chevillés.....	2	2	11											
»	7	5	Coutures et soudure....		7	5											
4	13	6	Peinture.....	4	13	6											
10	4	9	Pilotage et navire à vapeur.....	10	4	9											
7	6	6	Frais de garde pendant les réparations.	7	6	6											
				612	6	11											
			Droit pour avarie grosse.	50 (1)	»												
			Déduction du tiers.....	16	13	4	33	6	8	»	»	»	»	»	579	»	3
20	9	8	Mémoire du voilier.....				»	»	»	»	»	»	»	»	20	2 9	8
33	7	5	Mémoire du poulieur.....				»	»	»	»	»	»	»	»	33	7	5
7	11	»	Frais de traduction du rapport et interprète.....				7	11	»								
41	11	»	Frais de débarquement et réembarquement de la cargaison.....				20	15	6	(3)	»	»	20	15	6		
54	»	»	Frais d'emmagasinage de la cargaison.....				»	»	»	54	(3)	»	»				
45	13	5	Gages d'ouvriers, droits de douanes, de port, etc....				29	5	10	(4)	»	»	17	2	11		
12	»	»	Droit d'aide et secours pendant la tempête au port.				12	»	»								
1	»	»	Au navire à vapeur pour l'ancrage.....				4	»	»								
3	10	»	Droit de hâl. et remorquage.				3	10	»								
26	17	2	Frais de nourriture.....				»	»	»	»	»	»	»	»	»	(5) 26	17	2
13	19	5	Droit de phare dans le canal.				»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	19	5
5	18	6	Frais de voyage du capitaine pour le rapport et son affirmation.....				5	18	6								
1	10	»	Réparation du dommage occasionné au cabestan d'un navire voisin, en levant l'ancre.....				»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	10
3	3	»	Assurance contre l'incendie de la cargaison.....				»	»	»	3	3	»					
1	7	4	Achat de houille.....				»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	7
10	»	»	Prime donnée à l'équipage.				»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	»
			A reporter.....														

Digitized by Google

COMPTE GÉNÉRAL.				AVARIES COMMUNES.			CARGAISON.			FRET.			ARMEMENT.		
l.	s.	d.		l.	s.	d.	l.	s.	d.	l.	s.	d.	l.	s.	d.
			Report.....												
	2	9	Frais de port et d'ancre...	»	2	9									
160	»	»	Avances au capitaine.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	160	»	»
2	6	»	Frais d'amarrage à quai...	2	6	»									
10	6	»	Médicaments et honoraires du médecin.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	6	»
2	7	6	Pilote pour sortir du port .	»	»	»	»	»	»	2	7	6			
168	4	9	Gages d'équipage y compris ceux du capitaine.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	168	4	9
10	»	»	Visite de la cargaison.....	»	»	»	10	»	»						
9	10	7	Réparation d'emballage ...	»	»	»	7	8	7						
3	3	»	Droits consulaire et certificat.....	2	2	»	1	1	»						
14	2	3	Contrat de prêt à la grosse... 14 2 3												
35	»	»	Prime d'assurance dudit.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35	»
			14 2 3	136	6	8	77	15	7	19	17	11	1063	5	»
66	11	7	Commiss. pour avaries 5 °/₀. 44 2	6	16	4	3	17	10	1	19	11	53	3	4
			14 16 5	143	3	»	81	13	5	41	17	10	1116	8	4
1397	19	»	Payé au capitaine (à déduire).....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	86	19	»
86	19	»	Prime de grosse 10 °/₀..... 131 2 »										1029	8	4
			145 18 5												
131	2	»	Dont la répartition s'opère ainsi.....	16	2	4	9	3	10	4	14	4	115	17	11
1442	1	7		159	5	4	90	17	3	46	12	2	1145	6	10
v. 19	626	13	Conversion en marc banco au cours de 13 V 9 3/4 B	2167	»	8	12	36	10	6	34	5	15	587	6

Règlement dressé à Porstmouth.

7	5	»	Pilotage d'entrée et de sortie	3	2	»	»	»	»	»	3	2			
2	8	6	Avances et frais.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	8	6
4	10	8	Mémoire du poulieur.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	10	8
»	2	10	Timbre et port.....	»	2	10									
»	15	»	Commission.....	»	9	8	»	»	»	»	1	10	»	3	6
15	2	»		4	5	»	»	»	»	3	14	4	7	2	8
v »	256	11	En marc courant au cours de V 17.....	v. »	72	4	»	»	»	»	63	3	»	421	14

Règlement dressé à Hambourg.

»	42	8	Taxe du navire.....	»	42	8									
»	38	»	Rapport du capitaine et enregistrement.....	»	38	»									
»	3	»	Extrait du journal de bord.	»	3	»									
»	56	»	Traduct. du rap. du capitaine	»	56	»									
»	35	»	Fourniture d'une vergue...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35	»
»	100	»	Frais d'agence.....	»	100	»									
»	501	7		»	282	»	»	»	»	»	63	3	»	156	14
»	501	2	Conversion en marc banco.	»	225	»	»	»	»	»	50	9	»	125	»
19	625	13	Avances et déboursés à Cork	2	167	8	12	36	10	6	34	5	15	587	6
»	57	3	Taxe du navire à Cork....	»	57	3									
20	081	2	Total.....	2	450	4	[illegible]			6	84	14	15	712	6

Digitized by Google

Évaluation des marchandises jetées.

COMPTE GÉNÉRAL.		AVARIES COMMUNES.	CARGAISON.	FRET.	ARMEMENT.
l. s. d.			l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.
	Si les marchandises dont il a été fait jet fussent arrivées saines à destination, elles auraient valu: v. bco.				
	GS. 4 sacs sucre. 63 08				
	BR. 54 sacs riz... 191 01				
	AR. 18 sacs riz... 59 14				
	DF. 68 sacs poivre 649 06				
	HP. 51 sacs poivre 326 09				
	SP. 55 sacs poivre 327 03				
	C. 45 sacs café.. 1,820 04				
	SF. 1 sac sagou . 9 02				
3 449 15		3 449 15			

Évaluation du fret relatif aux marchandises jetées à la mer.

		3 449 15			
	Fret sur v.				
	GS. 4 sacs sucre.. 56 07				
	BR. 54 sacs riz.... 2 2 06				
	AR. 18 sacs riz.... 77 10				
	DF. 68 balles poivre 298 09				
	HP. 51 balles poivre 161 01				
	SP. 45 balles poivre 160 01				
	C. 82 balles café.. 469 15				
	SF. 1 sac sagou.. 5 05				
1 394 7		1 394 7			
» » 13	Evaluation de la marchandise	» » »			
» 202 12	Honoraires du dispacheur..	» 202 12			
» 6 3	Aux pauvres pour balance.	» 6 3			
23 176 4		7 542 6	12 36 10	6 84 10	15 712 6

Répartition des avaries grosses.

	v.				
	Le navire évalué pour..... 12,525				
	Le fret net pour... 19,825				
	32,256	3 087 13			
	La cargaison évaluée pour 47,905				
	Moins les frais partic.. 1,236 46,669	4 454 9	44 54 9		
	79,049	7 542 6			
	La cargaison contribue donc tant pour avaries communes que pour avaries particulières, pour.....		56 91 3	6 84 14	15 712 6

Digitized by Google

CHAPITRE IX

DE L'ACTION D'AVARIE.

JURIDICTION ET PROCÉDURES.

Sommaire.

709. De l'action d'avarie.
710. Son caractère commercial.
— Juridiction compétente.
711. Distinction entre l'action en avarie et l'action en contribution.
712. Les principes de compétence du code de commerce français, sont adoptés également par le code sarde.
713. Législation napolitaine.
714. Code espagnol.
715. Code portugais.
716. Législation toscane.
717. Code hollandais.
718. Ordonnance de Hambourg, du 15 décembre 1815.
719. Organisation judiciaire de la ville de Lubeck.
720. Législation danoise.
721. Législation suédoise.
722. Code russe.
723. Loi du 3 avril 1837. Organique de la juridiction commerciale en Prusse.
724. Législation anglaise. Ancienne Cour des assurances.
725. Retour aux juridictions de droit commun.
726. Législation américaine.
727. Des caractères distinctifs de l'action d'avarie et de l'action en délaissement.
728. Du cumul de ces deux actions, et de leur exercice alternatif.
729. De la procédure à suivre pour l'action d'avarie. — Principes généraux.
730. De la procédure suivie en Angleterre.

Digitized by Google

731. Les contestations d'avarie donnent ordinairement lieu à un procès *in law*, devant les Cours de droit commun.
732. De la forme de l'action. Action *of debt*; action *of covenant*.
733. Actions *of assumpsit*.
734. Des parties en cause.—Désignation des demandeurs.
735. Désignation des défendeurs.
736. De la déclaration ou acte introductif d'instance.
737. Résumé et transition.

709. — Si les rapports de l'assuré et de l'assureur se terminaient toujours par le règlement d'indemnité contenu dans la dispache, nous n'aurions plus à nous occuper que du payement, pour terminer ce traité. Mais les choses ne se passent pas d'ordinaire aussi simplement.

L'appréciation des clauses de la police, des causes et de l'étendue des dommages, enfin de la valeur des objets assurés avant ou après l'avarie, donne presque toujours lieu à des contestations.

A côté du règlement amiable, qui a fait l'objet des chapitres précédents, vient donc se placer tout naturellement le règlement judiciaire ou contentieux.

710. — L'action d'avarie, qui est la mise en exercice de ce droit de règlement judiciaire, ne présente, dans notre législation française, rien de particulier quant à la compétence et à la procédure qu'elle comporte. Née le plus souvent entre commerçants, et dans tous les cas, à l'occasion d'un contrat commercial, c'est devant la juridiction commerciale du domicile de l'assureur qu'elle doit être portée.

711. — Aucune difficulté ne saurait s'élever sur l'application de cette règle générale.

Si l'on a cherché à faire naître quelques doutes à l'occasion des dispositions spéciales, établies par l'article 414 du Code de commerce, pour le règlement des avaries communes, c'est que l'on a confondu l'action en contribution entre

Digitized by Google

tous les intéressés dans l'avarie commune, avec l'action en recours de l'un des contribuables contre son assureur. L'assureur, en effet, n'est nullement partie intéressée (directement du moins) dans le règlement des avaries communes qui a lieu au port de déchargement. Les débats, que l'action en contribution entraîne, s'agitent entre les propriétaires des objets perdus ou sacrifiés pour le salut commun et ceux des objets sauvés. La compétence spéciale que le législateur a dû attribuer au juge du lieu de déchargement, parce que là seulement se trouvent réunis les documents nécessaires à l'évaluation des dommages effectués et des valeurs sauvées, cette compétence, disons-nous, ne peut concerner que les parties directement en cause et non les assureurs, s'il en existe, que l'on ne peut atteindre qu'en vertu d'une action toute différente. Il ne faut donc pas confondre l'action en contribution avec l'action d'avarie. L'une procède d'un fait, le jet ou le sacrifice pour le salut commun, qui crée entre tous les intéressés une sorte de société de perte ; l'autre procède d'un contrat, qui oblige l'assureur à réparer certains dommages, qui pourraient survenir pendant la navigation. Si donc l'assuré peut réclamer de son assureur le montant de la contribution qu'il a été obligé de payer lui-même, au lieu de déchargement, c'est en vertu de la police d'assurance, et parce que cette contribution constitue un cas fortuit, un évènement de mer, compris dans les risques couverts par la police : en d'autres termes, c'est là une action personnelle, qui ne peut être portée que devant le tribunal du domicile du défendeur.

« Considérant, dit sur ce point un arrêt de la Cour de « Rennes, que les obligations qui dérivent du contrat « d'assurance étant purement personnelles, les actions ten- « dant à en obtenir l'exécution doivent, suivant les pre- « mières dispositions de l'article 59 du Code de procédure

Digitized by Google

« civile, être portées devant le tribunal du domicile du dé-
« fendeur ;

« Considérant que les premiers juges (le tribunal de
« commerce de Saint-Brieuc) se sont mal à propos fondés,
« pour rejeter le déclinatoire, sur ce qu'aux termes de l'ar-
« ticle 414 du Code de commerce l'état des pertes et des
« dommages résultant du jet à la mer d'une partie du char-
« gement doit être fait dans le lieu du déchargement du na-
« vire ; qu'en effet, cette opération, dont l'objet est de déter-
« miner la portion pour laquelle chacun des intéressés sera
« tenu de supporter les pertes éprouvées, n'est relative
« qu'à l'exécution de l'obligation de payer la part dont ils
« sont tenus de contribuer, dans la proportion de leurs in-
« térêts respectifs, à des sacrifices faits dans l'intérêt com-
« mun ; mais que cette obligation leur est imposée par la
« loi et que celle des assureurs, au contraire, naît d'une
« convention dont l'exécution doit être poursuivie par une
« action distincte de celle tendant à la répartition des per-
« tes entre les divers intéressés, soit au navire, soit au
« chargement ;

« Que ces deux actions qui n'ont pas le même objet et
« dont l'exercice a lieu entre des personnes différentes, ne
« peuvent être intentées que successivement ;

« Que dès lors, le système des premiers juges dont le ré-
« sultat ferait contraindre les assureurs à se présenter de-
« vant le tribunal du lieu du déchargement du navire pour
« y voir tout à la fois régler la répartition des pertes et
« s'entendre condamner à tenir compte à ceux des inté-
« ressés en faveur desquels l'assurance aurait été con-
« sentie, de la part desdites pertes, qui aurait été mise à
« leur charge, constitue une violation de la règle de com-
« pétence établie par l'article 59 du Code de procédure ;

« Considérant que la marche qui a été suivie et qu'a

Digitized by Google

« sanctionnée le jugement dont est appel, tendrait à assi-
« miler les assureurs à des garants tenus d'aller plaider
« devant le tribunal saisi de la demande originaire, tandis
« que l'action à laquelle ils sont soumis est directe et prin-
« cipale, puisqu'elle dérive d'un contrat entièrement indé-
« pendant des rapports des intéressés entre eux.

« Considérant qu'inutilement objecterait-on que les as-
« sureurs ont intérêt à assister à la répartition des pertes,
« pour veiller à ce que ceux des contribuables qu'ils se
« trouvent par suite obligés d'indemniser, n'y soient pas
« compris pour des valeurs excédant celles qui doivent leur
« incomber; que cette considération qui peut les détermi-
« ner à s'y présenter lorsqu'ils ont été appelés, ne saurait
« être invoquée contre eux; et qu'ils sont fondés à soute-
« nir que l'opération par sa nature leur est étrangère,
« sauf le droit qu'ils ont d'en demander la réformation par
« les voies légales, en cas de fraude ou de collusion pra-
« tiquées à leur préjudice. » (Rennes, 9 février 1829. — D. P. 30. 2. 190.)

Le principe de la compétence du tribunal de commerce du domicile de l'assureur, pour les actions dérivant du contrat d'assurances, est général et n'admet pas d'exception. C'est donc devant ce tribunal que doivent être portées les questions accessoires, notamment les actions en garantie, qui peuvent se rattacher à l'exercice de l'action d'avaries. Ce tribunal a donc aussi une compétence exclusive pour statuer sur toutes les exceptions que peut opposer l'assureur, telles que le non-paiement de la prime, la réception de la marchandise sans protestation, etc., que nous examinerons plus bas.

712. — Les mêmes principes de compétence ont éte consacrés par celles des législations maritimes qui ont adopté pour base notre Code de commerce.

Digitized by Google

Tel est le Code sarde, qui consacre pour le Piémont une organisation de justice consulaire entièrement analogue à la nôtre. Ainsi, les tribunaux de commerce établis dans la juridiction du sénat de Gênes, à *Gênes*, à *Chiavari*, *Novi*, *Savone* et dans celle du Sénat de Nice, à *Nice* et à *San-Remo*, connaissent exclusivement des affaires commerciales maritimes et des règlements d'avarie.

713. — A Naples, depuis l'abolition des anciens consulats et le maintien des codes français, décrété en 1815 et 1819, par le roi Ferdinand, pour le royaume de Naples et la Sicile, les tribunaux de commerce, établis à *Naples*, à *Foggia*, à *Monteleone*, pour les états de Terre-ferme (*al di quà del Faro*), ceux de *Palerme*, *Messine et Trapani*, pour la Sicile (*al di là del Faro*), sont également seuls compétents pour juger les contestations commerciales maritimes, auxquelles donnent lieu notamment les polices d'assurance et le règlement des avaries. L'appel des décisions rendues par ces tribunaux est porté devant les grandes *cours civiles*, ou *cours souveraines de justice* dans le ressort desquelles les tribunaux sont situés (1).

714. — Le Code espagnol de 1829 n'a pour ainsi dire rien changé aux dispositions de notre Code de commerce français, relativement à l'organisation des tribunaux de commerce et à la marche de la procédure devant la juridition consulaire. L'appel pour *injustice notoire* des décisions de tribunaux de commerce est porté devant le conseil suprême de Castille, pour les décisions rendues par les tribunaux de commerce de l'Espagne et devant le conseil des Indes, pour les décisions rendues par les tribunaux des

(1) Comme en France, les jugements des tribunaux de commerce sont exécutoires, dans le royaume de Naples, nonobstant appel, mais avec caution, sauf dans le cas où le tribunal en prononce la dispense.

Digitized by Google

colonies espagnoles. Il n'existe entre les deux législations que quelques différences de détails, quant aux preuves de l'intérêt et du chargé, différences que nous avons déjà signalées et sur lesquelles nous reviendrons dans le chapitre suivant.

715. — L'organisation de la juridiction commerciale présente, en Portugal, des différences notables avec la nôtre. Cependant ces différences affectent plutôt l'administration proprement dite du commerce que la compétence judiciaire.

Le pouvoir judiciaire, en matière commerciale, se compose d'un magistrat suprême, d'une cour ou tribunal de commerce de seconde et dernière instance, et de tribunaux de commerce (article 1004). Le tribunal de première instance se compose d'un président jurisconsulte, de quatre au moins ou douze au plus jurés commerciaux. La cour suprême du commerce se compose d'un président et de quatre juges. Les articles 1015 et suivants du Code portugais déterminent la compétence et règlent la procédure à suivre devant ces tribunaux. Ces dispositions, toutes de détails, ne présentent pas assez d'intérêt pour être rapportées ici. Nous nous bornerons à signaler les articles 1029 et 1030, dont le dernier consacre la distinction entre les questions de fait et les questions de droit, distinction que nous verrons tout à l'heure jouer un rôle décisif dans la détermination de la juridiction compétente en Angleterre, et dans la délimitation des attributions des juges et des jurés.

L'article 1029 porte :

1029. « Sont de la compétence et de la juridiction des « tribunaux ordinaires de commerce de première instance « toutes les causes qui ont pour objet un acte de com- « merce.

1030. « Toutes les contestations commerciales peuvent

Digitized by Google

« être décidées par arbitres convenus entre les parties : « si elles sont portées devant le juge contentieux, elles se- « raient décidées par le juge du tribunal de commerce de « première instance seul, lorsqu'il s'agit de questions de « droit pur et simple, et par ce juge assisté du jury, lors- « que les questions embrassent un fait dont l'appréciation « sert de base à l'application du droit. »

716.— C'est également devant un tribunal de commerce que les contestations maritimes concernant les assurances et le règlement des avaries sont portées à Livourne. Le bureau de la marine marchande (*Uffizio della marina mercantile*) ne connaît que des contestations entre capitaines et matelots ou armateurs et capitaines, mais nullement des affaires entre assureurs et assurés.

L'appel des décisions de ce tribunal est dévolu à la *rote de Florence*, et, en dernier ressort, au *conseil de grâce et de justice.*

717. — Pendant son annexion à l'empire français, la Hollande, soumise au Code de commerce de 1808, possédait des tribunaux de commerce établis conformément à la loi. Mais cette organisation judiciaire a été abolie, lors de la constitution du royaume des Pays-Bas ; et aujourd'hui il n'y a aucune distinction à faire, pour la compétence, entre les affaires de commerce ou maritimes et les affaires civiles ordinaires. Les unes et les autres ressortissent, suivant leur importance, des juges de canton, des tribunaux d'arrondissement, des cours provinciales, et enfin de la cour suprême, dernier degré de juridiction.

718. — A Hambourg, la juridiction commerciale a été réglée par une ordonnance du 15 décembre 1815, organique du tribunal de commerce, dont la composition, la procédure et la compétence, ne diffèrent pas sensiblement de celles de nos tribunaux consulaires.

Digitized by Google

719. — Lubeck ne possède pas d'organisation spéciale pour la décision des contestations commerciales. Sa législation commerciale, encore assez confuse et peu en harmonie avec les progrès du temps actuel, ne contient aucune disposition relative aux procès en matière de commerce ou de marine marchande : c'est donc devant les juridictions de droit commun qu'ils doivent être portés. Ces juridictions sont au nombre de trois. Le *Niedergericht*, ou juridiction de premier degré, composé de trois classes ou chambres, à attributions distinctes ; le *Landgericht* et la *Wette*, spécial aux corporations d'arts et métiers, connaît de toutes les affaires d'une valeur de plus de 150 fr. et notamment des affaires d'affrétement, d'assurances, etc. L'*Obergericht* ou tribunal supérieur de second degré, institué en 1814, est composé d'un bourguemestre légiste, de deux syndics et de quatre sénateurs dont deux légistes. Il juge comme tribunal d'appel, toutes les affaires décidées par le tribunal inférieur. Enfin l'*Ober appellations gericht*, ou cour suprême, organisée en vertu de l'acte fédéral germanique, pour servir de cour de cassation aux quatre villes libres de Francfort, de Brème, de Lubeck et de Hambourg.

720. — Il n'existe pas en Danemark de tribunaux spéciaux pour juger les affaires commerciales. Les contestations maritimes ou commerciales y sont demeurées de la compétence des tribunaux ordinaires qui, dans les circonstances où il s'agit d'interpréter des conventions, ou d'appliquer des usages commerciaux, sont autorisés à s'adjoindre un certain nombre de négociants honorables, à titre d'assesseurs, avec voix consultative seulement.

Mais, préalablement à toute instance judiciaire, les contestations maritimes doivent être portées devant une *commission de conciliation*, dont l'autorité est si considérable

Digitized by Google

qu'elle manque rarement de concilier les parties (1). De là, les contestations sont portées en appel devant l'une des cours supérieures instituées à Copenhague, Viborg, Gottorp, Gluckstadt et Kiel.

721. — En Suède, les contestations commerciales et maritimes sont également du ressort de la juridiction ordinaire, sauf à Stockholm, où elles sont jugées par le *collége de commerce* (*Handels-Collegium*), institué en 1672, et qui forme l'une des quatre sections du tribunal municipal de la ville, à charge d'appel devant la *haute cour de justice de Stockholm*. Quant aux affaires d'assurances maritimes proprement dites, et notamment au règlement des avaries générales ou particulières, elles sont examinées en premier lieu par des *dispacheurs*, dont nous avons déjà indiqué les fonctions, et en cas de contestation par quatre arbitres choisis par les parties. Enfin l'appel de ces décisions est portée devant la *cour suprême des assurances* (*Forsäkrings-Ofverrätt*).

722. — Nous aurons à nous occuper plus utilement de la législation russe, dans le chapitre suivant, en traitant des preuves; quant à présent il suffit de dire que les affaires d'assurances et les règlements d'avarie sont de la compétence des tribunaux de commerce, organisés par les articles 930 et suivants du Code russe. La procédure y est orale et les parties peuvent s'y présenter elles-mêmes ou comparaître par mandataires.

723. — En Prusse, la loi du 3 avril 1847 a mis en harmonie, quant à la juridiction commerciale, les anciennes provinces de la monarchie prussienne avec les provinces de la Prusse rhénane, où, comme l'on sait, nos lois françaises, ont conservé vigueur. Cette loi organise des tribunaux

(1) Nemnich, *Comtoir Lexicon*, p. 560.

Digitized by Google

de commerce, pour les anciennes provinces, sur les bases des tribunaux français, sauf quelques modifications de détails sans importance pour le sujet qui nous occupe.

724. — La détermination de la juridiction compétente pour connaître de l'action d'avarie a présenté et présente même encore en Angleterre beaucoup plus de difficultés.

Un statut du règne d'Elisabeth (stat. 43. ELISABETH, c. 12) nous apprend que primitivement les contestations en matière d'assurances, et notamment celles relatives au règlement des indemnités d'avaries, étaient jugées par une sorte de conseil de prud'hommes nommés par le lord-maire de Londres (*by reference to certain grave and discreet merchants appointed by the Lord mayor of London*). Mais par ce statut 43 Elisabeth, c. 12, le Parlement enleva cette prérogative au lord-maire, pour l'attribuer au lord-chancelier, chargé de constituer, par lettres-patentes revêtues du grand sceau, une commission renouvelable tous les ans, pour juger toutes les contestations nées à l'occasion des polices d'assurance. Cette commission, présidée par le juge de l'amirauté, était composée du *Recorder* de Londres, de deux docteurs en droit civil (*doctors of the civil law*), de deux jurisconsultes versés dans la loi commune (*two common lawyers*), et de huit ou au moins cinq négociants notables (*discreet merchants*). Cette commission prit le nom de Cour des Assurances (*Court of Insurance*). Ses attributions furent encore étendues par les statuts 13 et 14. CAR. 2 c. 23.

Mais la cour des assurances était d'une composition trop exceptionnelle dans l'organisation judiciaire anglaise, pour conserver longtemps la juridiction étendue dont elle avait été investie. Divers arrêts des cours supérieures de Westminster-Hall réduisirent ses pouvoirs à la décision des contestations relatives aux assurances sur facultés (BENDYR v' OYLE. Sty. 166. 172). Plus tard même, on lui contesta le

Digitized by Google

droit de connaître des procès élevés par l'assureur contre l'assuré, relativement à la preuve du sinistre, à l'indû-payement de l'indemnité (CAME v° MOYE 2. Sid. 121). Enfin, on prétendit mêmeque sa compétence ne s'étendait pas au-delà de Londres et sur les polices d'assurance signées ailleurs qu'à Londres (DELBY v° PROUD FOOT. 1. Show. 396).

Une juridiction aussi restreinte ne pouvait guère s'accommoder avec les besoins du commerce, qui demande surtout à connaître clairement quel est son droit et le tribunal devant lequel il doit le faire valoir. Aussi la cour des assurances tomba bientôt en désuétude; et Park nous apprend, dans la préface de son Traité des Assurances, que, de son temps, on n'avait pas souvenir d'un procès porté devant la cour des assurances. (PARK. *on Insur.* p. 532. Introduct. p. 45.) C'est également le témoignage de Marshall, qui écrivait en 1802 son excellent Traité d'assurances. (MARSHALL. *prelim. disc.* p. 27.)

Sir Edward Coke rapporte le premier exemple, selon lui, d'un procès d'assurances maritimes, porté devant la juridiction de droit commun (l'une des cours de Westminster), par voie d'action *d'assumpsit.* (S. EDW. COKE, 6. 47). Depuis cette époque, en effet, les contestations en matière d'assurance maritime sont rentrées dans la compétence des juridictions de droit commun; et la procédure qu'elles comportent est réglée conformément aux principes généraux.

725. — Toutefois, ce retour aux juridictions ordinaires n'est pas, en Angleterre, de nature à simplifier beaucoup la marche des procès d'assurances. Au lieu d'une procédure uniforme qu'ils auraient suivie devant une cour spéciale, ils se trouvent au contraire soumis à toutes les fluctuations de compétence qu'entraînent soit la nature de l'action, soit le caractère du titre, sur lequel roule la contestation, soit

Digitized by Google

enfin la qualité des personnes entre lesquelles s'agite le débat (1).

(1) Sans prétendre présenter ici un tableau complet de l'ordre des juridictions en Angleterre, ce qui dépasserait le but de cet ouvrage, il n'est pas sans intérêt de rappeler au lecteur les principes sur lesquels repose, dans ce pays, l'organisation judiciaire.

Les cours judiciaires se divisent en deux classes, les *cours de droit commun* et les *cours spéciales et ecclésiastiques*. Parmi les cours de droit commun, on distingue encore les cours supérieures (*superior courts*), qu'on appelle aussi *courts of Records*, parce que leurs procédures et leurs décisions sont enregistrées sur des registres de parchemins *ad perpetuam rei memoriam* (*Record of the Court*), et les cours subalternes (*base court*), qui n'ont point de registres (*courts non of record*), lesquelles ne peuvent décider ni des biens ni de la liberté des citoyens, et ne connaissent des affaires du ressort de la loi commune que jusqu'à concurence de 40 shellings. (BLACKSTONE. t. III. L. III, ch. III. p. 24.)

Les cours supérieures ou de Westminster (parce qu'elles siègent au palais de Westminster) sont :

La *cour du Banc de la Reine*, THE QUEEN'S BENCH, débris de l'ancienne *aula regia*, dans laquelle les rois rendaient personnellement la justice ; elle se compose d'un président, *Lord chief Justice*, qui est le premier magistrat d'Angleterre, et de trois juges (*puisne justices*). La cour du Banc de la Reine est souveraine pour toutes les contestations qui se jugent d'après la loi commune (*common law*); elle connaît également, par sa section criminelle (*crown side*) de tous les attentats contre le gouvernement ou la sûreté publique (CRABB. Univ. Dict. v° *Kingsbench* et *Puisne*. — ADOLPHUS. t. II, p. 478, 480. — CABINET LAWYER. — Courts of Law, p. II, p. 26, 27.)

La COURT OF COMMON PLEAS est à vrai dire la juridiction de droit commun. Elle connaît de toutes les contestations entre sujets et sujets, à l'exclusion des affaires, dans lesquelles la couronne est intéressée. Elle se compose d'un premier président (*Chief justice*) et de juges inférieurs dont le nombre varie.

La *cour de l'Echiquier*, COURT OF EXCHEQUER, se divise en deux sections très-différentes, l'une qui a pour objet l'administration des finances du royaume, et qui est entièrement étrangère à notre sujet; — l'autre, qu'on appelle la section judiciaire, et qui se divise en deux chambres ou cours, l'une cour d'équité (*Equity Side*), l'autre la cour de droit commun (*Law Side*). La première se compose du Lord trésorier, du Lord chancelier de l'Echiquier, du *chief baron* et de trois barons (*puisne Baron* ou *puisne ones*) : elle connaît des contestations qui ne se rattachent pas à une convention écrite ou à un contrat en forme. L'autre le (*Law Side*) se compose seulement du *chief baron* et des trois Barons.

Enfin la *haute cour de chancellerie* (HIGH COURT OF CHANCERY) composée du Lord chancelier d'Angleterre et de douze assesseurs : c'est

Digitized by Google

En général, cette sorte de procès est du ressort des cours de droit commun (*courts of Law*), car ils présentent presque toujours des questions de droit entraînant, pour la justification de l'avarie comme pour celle de tout autre dommage, la preuve par témoin. Les procès d'assurance ne peuvent donc jamais être portés directement devant une cour d'équité, quoique ces dernières, d'après Sir James Mansfield, aient tenté de s'attribuer à cet égard une compétence tout à fait exorbitante. (COUSIN v^s NANTES 3. Taunt. 517).

Néanmoins, s'il survenait, à l'occasion d'un procès d'assurance, l'allégation d'un fait exigeant le témoignage d'étrangers, ou si le défendeur opposait la fraude de l'assuré, ou si le véritable assuré ne pouvait obtenir de son commissionnaire l'usage de son nom, en vertu de l'action *cestui que trust*, ces divers incidents devraient être portés devant une cour d'équité. (CHITTY v. SELWIN et MARTIN. 2. Atk. 359. — DHEGETOFT v. LOND. ASS. CO. MOSS. 83. — FALL.

la cour souveraine à la quelle sont portés par voie d'appel tous les procès civils de tous les comtés soumis à la juridiction commune. Elle se divise, comme la cour de l'Echiquier, en deux sections, l'une ordinaire (LAW SIDE) qui juge conformément au texte de la loi commune; et l'autre extraordinaire (EQUITY SIDE) qui juge d'après les principes de l'équité, toutes les fois que les prescriptions de la loi ne sont pas directement intéressées dans la solution. (ADOLPHUS. *loc. cit.* t. II, p. 2-4; BEAWES, t. I, p. 400.)

Parmi les cours spéciales et ecclésiastiques, nous ne parlerons avec quelques détails que de la cour d'amirauté. Elle connaît exclusivement des cas arrivés en pleine mer et sa juridiction ne s'étend que sur les biens qui sont considérés comme étant en pleine mer (*All goods which become flotsam jetsam or ligan*). Cette juridiction est même si soigneusement restreinte, qu'elle ne s'applique pas aux cas de naufrage, qui sont du ressort des juridictions de droit commun, parce que les débris ont touché la terre; et que, dans le cas où il peut y avoir dans la cause quelque fait appartenant en partie à la *mer* et en partie à la terre, il y a attrait de juridiction aux cours de droit commun. Les appels de cette cour sont portés, comme ceux de toutes les cours spéciales, à la cour de la chancellerie (*to the queen in chancery*) (BEAWES, t. I, p. 236)

Digitized by Google

v. Chambers. Mos. 193.) Mais à part ces circonstances accidentelles, qui peuvent d'ailleurs se produire à l'occasion de tout autre contrat, toutes les actions qui se rattachent à la police d'assurances sont de la juridiction des cours de droit commun, nonobstant toute clause contraire. (Park, *on Insurances*, p. 533.)

Les règles ordinaires servent également à déterminer dans les procès d'assurances, ce qui est du ressort exclusif de la cour ou ce qui est du ressort du jury. A cet égard, les procès relatifs aux avaries ne se distinguent en rien des procès ordinaires. Ainsi la détermination du sens usuel des mots est en général une question de fait; car ce sens dépend le plus souvent de l'usage : c'est donc au jury qu'il appartient d'y statuer. Au contraire, si le sens d'un mot avait été fixé par un statut, de manière à devenir un sens légal, c'est à la cour qu'il appartiendrait de décider si les parties ont employé ce mot dans son sens véritable et légal. (Hibbens v. Globe Ins. co, 2. Hall's R. 632.)

726. Aux Etats-Unis, les cours d'amirauté connaissent, concurremment avec les cours de droit commun, des procès relatifs aux avaries, parce qu'ils se rattachent à des contrats maritimes. Cette compétence leur a cependant été contestée par M. J. Johnson (Ramsay v. Allegre, 12 Wheat. 638). Mais le célèbre Story, devant la cour duquel la question fut portée en 1815, constata, après une discussion savante et un examen approfondi de l'acte du congrès organique des cours d'amirauté, que la juridiction de ces cours comprenaitaussi bien les contestations relatives aux polices d'assurances et aux avaries, que celles relatives à tout autre contrat maritime (De Lovio v. Boit. 2. Gallison's. R. 398).

727. — Si l'on n'a pas perdu de vue les explications que nous avons données, dans les chapitres 2 et 3 de ce livre,

Digitized by Google

sur les caractères essentiels de l'avarie particulière, on doit pouvoir déterminer facilement les traits distinctifs de l'action d'avarie et de l'action en délaissement. Les conditions dans lesquelles l'une et l'autre s'exercent sont en effet très-différentes. L'action en délaissement suppose la perte totale, ou tout au moins la perte des 3/4 de la valeur de l'objet assuré, et l'abandon à l'assureur de l'objet lui-même s'il subsiste, contre une indemnité égale à la valeur totale qu'il avait au moment de l'assurance ou qui lui avait été attribuée dans la police. L'action d'avarie, au contraire, suppose un dommage, dont l'effet ne va pas jusqu'à anéantir l'objet assuré ou diminuer sa valeur de plus des trois quarts. Elle aboutit à un règlement d'indemnité, qui n'en laisse pas moins au propriétaire la propriété de l'objet assuré.

728. — Malgré ces différences si profondes, quelques auteurs ont été tentés de confondre ces deux actions et de prétendre que l'exercice de l'une d'elles constituait une fin de non-recevoir contre la mise en mouvement de l'autre; qu'en d'autre termes, l'assuré qui avait entrepris d'obtenir son indemnité par la voie de l'action en délaissement n'était plus recevable, en cas d'échec, à exercer l'action d'avarie.

Cette opinion qui a un instant pénétré dans la jurisprudence, ne peut cependant se justifier à aucun point de vue.

Et d'abord, en ce qui concerne le droit spécial, il n'existe dans le Code de commerce aucune disposition qui établisse une telle fin de non-recevoir, qui fasse de l'exercice de l'action en délaissement un obstacle absolu à l'exercice de l'action d'avarie. Le législateur devait d'ailleurs y être d'autant moins disposé, qu'il s'agit d'une matière où l'assuré présente cette position malheureuse d'un homme qui demande la réparation d'un dommage et non l'attribution

Digitized by Google

d'un gain; *certat de damno vitando et non de lucro captando.* C'est en pareille circonstance que « la fin de non-« recevoir eût été odieuse » (1). Et le législateur commercial, toujours si sobre de nullités, devait d'autant moins être porté à l'établir qu'il faisait du délaissement une simple faculté, et de l'action d'avarie l'action générale pour laquelle l'assuré peut toujours demander indemnité.

Si le droit spécial fait défaut à l'opinion que nous combattons, le droit commun ne lui est pas plus favorable. L'exclusion de l'action d'avarie par l'exercice de l'action en délaissement ne pourrait en effet se justifier, d'après les principes généraux, qu'autant que l'une de ces actions ferait double emploi avec l'autre, et que leur exercice, soit simultané, soit successif, pourrait donner lieu soit à une litispendence, soit à une contradiction d'arrêt; qu'ainsi elles formeraient deux voies différentes pour atteindre un même but et permettraient de leur appliquer l'adage: *Electa una via non datur regressus ad alteram.* Mais un instant de réflexion suffit pour montrer que tel n'est pas le cas des deux actions. En effet, l'action en délaissement, a, comme nous venons de le dire, pour but d'obtenir la valeur intégrale de l'objet assuré, en échange de l'abandon fait à l'assureur de l'épave, s'il en existe : l'action d'avarie au contraire ne comporte aucun abandon; elle se borne à demander la réparation pécuniaire d'un dommage, causé par fortune de mer, à un objet dont l'assuré reste propriétaire, après comme avant le règlement de l'indemnité. On comprend donc que l'assuré puisse, sans inconséquence, soutenir d'abord qu'il y a eu perte totale ou dommage des trois quarts équivalant à perte totale, et en cas d'échec dans

(1) Emerigon. Traité des assurances, ch. 19, sect. 10.

Digitized by Google

cette prétention, réclamer ensuite par l'action d'avarie, l'indemnité correspondante au dommage causé. La succession de ces deux demandes semble au contraire très-logique et tout à fait conforme à la réalité des choses.

Telle est la doctrine de la Cour de Rouen (Rouen. 6 mars 1826. Aurès c. Assureurs G. et Cl. 7. 2. 113), celle de la cour de Bordeaux (Bordeaux, 3 septembre 1827, Barde c. Assureurs G. et Cl. 9. 2. 12), celle de la cour d'Aix (Aix, 25 mai 1841. Zizinia c. Assureurs G. et Cl. 20. 1. 267), celle de la cour régulatrice (Req. rej. 22 juin 1847. Assur. de Marseille c. Massot et Vergnes. D. P. 47. 1. 218. — Req. rej. 1854. Palladium c. Pérès. D. P. 55. 1. 305), enfin celle de toutes les autres cours devant lesquelles la question a été agitée depuis.

729. — La loi française ne prescrit rien de particulie relativement à la procédure de l'action d'avarie. Pour la détermination des personnes par lesquelles et contre lesquelles l'action doit être dirigée, on suit les principes généraux. Ainsi c'est au nom du véritable intéressé que l'assuré pour compte doit exercer l'action, s'il n'a pas déclaré plus tôt le nom de son mandant. Ainsi encore c'est au tribunal du siége principal de la compagnie d'assurances que doit être portée la demande d'indemnité formée en vertu d'une police souscrite par cette compagnie.

Tous ces points ne sauraient donner lieu à des difficultés sérieuses, sous l'empire de notre loi commerciale et des codes étrangers qui en sont dérivés.

730. — Il n'en est pas de même en Angleterre. Si, depuis l'abolition de la Cour des assurances, les procès d'avaries sont rentrés dans le domaine des juridictions ordinaires, ils n'y ont gagné ni en brièveté d'expédition ni en simplicité de procédure. Il ne faut qu'avoir effleuré l'étude de la procédure civile anglaise, pour être frappé du singulier mé-

Digitized by Google

lange de principes, qui préside en Angleterre à la détermination des compétences et à la marche des procédures. Tantôt le choix de l'action dépend de la forme extérieure de l'acte, et varie suivant qu'il s'agit d'un acte revêtu d'un sceau authentique ou simplement d'un acte fait sous seing privé. Tantôt il dépend de la qualité de la personne, comme lorsqu'il s'agit d'une action introduite par un mandataire ou par l'intéressé principal. Quelquefois c'est au caractère du point litigieux qu'il faut s'attacher. D'autrefois c'est à la localité où s'est passé le fait générateur du litige. La direction du plus simple procès exige en Angleterre plus d'habileté et d'expérience qu'en France celle de la cause la plus compliquée! Ajoutons à cela que la moindre modification apportée aux formules consacrées par la loi ou par l'usage, la moindre erreur dans la position des questions à juger, suffit pour compromettre le sort du procès et entraîner la perte de frais presque toujours très-considérables, et l'on comprendra quelles entraves de pareils principes doivent apporter dans les habitudes commerciales et expéditives des Anglais!

731. — Nous avons dit, dans un des numéros précédents que l'action en indemnité dérivant d'une police d'assurance, c'est-à-dire d'un contrat, ne pouvait que très-rarement donner lieu à une contestation en équité (*in equity*). C'est presque toujours sous la forme d'une question de droit (*ex contractu*) que le litige se présente ; et par suite c'est devant les cours de droit commun (*court of common law*) qu'il doit être porté.

Mais ce point établi, il reste à déterminer dans quelle forme l'action doit être introduite, et ceci est capital; car si la forme adoptée n'était pas la forme véritablement juridique, quelque bien fondé que fût d'ailleurs son droit, le demandeur succomberait dans son action.

Digitized by Google

732. — A cet égard, il faut distinguer si la police d'assurance est ou non revêtue d'un sceau (*contract under seal*) qui lui donne le caractère de l'authenticité, ou si au contraire, elle n'est revêtue que de la signature du souscripteur, ou, comme nous pourrions dire en France, si elle est faite sous seing privé. Dans le premier cas, c'est par l'action *of debt*, ou l'action *of covenant* qu'il faut agir ; dans le second cas, au contraire, l'action *of assumpsit* peut seule être exercée.

Mais les actions *of debt* et *of covenant*, qui sont de droit commun pour toutes les contestations portant sur des actes authentiques et marqués du sceau (*contract under seal*) présentaient dans leurs marches et dans leurs effets, des résultats le plus souvent incompatibles avec la pratique des assurances. Ainsi le statut 6 Georges I, c. 18 qui avait institué les deux premières compagnies anonymes d'assurances, la *London Company* et la *Royal Exchange Company*, dont nous avons parlé dans le premier livre de ce traité, ce statut, disons-nous, avait autorisé ces compagnies à apposer le même sceau à leurs polices, ce qui obligeait les assurés à exercer, pour obtenir le payement des indemnités, l'action *of debt* ou celle *of covenant*. Mais ces actions, établies en vue d'une dénégation absolue de payement, ou d'une infraction directe à la convention constatée par la police, ne pouvaient la plupart du temps servir au règlement sur l'étendue du dommage ou la valeur de l'objet avarié. Il suffisait que la compagnie défenderesse ne niât pas qu'elle fût débitrice ou qu'elle fût tenue d'observer la convention, et qu'elle se contentât de soutenir qu'elle ne devait pas toute la somme réclamée ou que les faits n'existaient pas tels que le demandeur les alléguait, pour obliger le juge à la relaxer de la poursuite, intentée dans la forme absolue de l'action *of debt* ou de l'action *of covenant*. Deux actes du

Digitized by Google

Parlement durent successivement apporter remède à cette étrange situation. Les statuts 11 Georges I, c. 10. sect. 43, et 36 Georges III, c. 26, étendirent le cercle des actions *of debt* et *of covenant* et autorisèrent les deux compagnies et plus tard d'autres encore (1), à plaider d'une manière générale sur l'ensemble du litige. (*The said corporations, and their successors may in such action and suit plead the genera lissue and give the special matters in evidence.*)

Malgré ces modifications apportées à la marche et à l'étendue des actions *of debt* et *of covenant*, la pratique n'a pas tardé à les abandonner comme trop restreintes et comme donnant lieu à des procédures trop compliquées (2) (CHITTY 2. 429.—MARSHALL, *on Insur.*, 693), et l'on a préféré étendre à tous les cas l'exercice de l'action *of assumpsit*, qui peut être considérée comme l'action de droit commun, en matière d'assurance maritime. (PHILIPPS. 2. 592.)

733. Quelques explications sur le caractère et les effets de cette action ne paraîtront donc pas inutiles.

Il existe dans la procédure anglaise, deux actions dites *actions of assumpsit*, l'une générale, l'autre spéciale. La première s'exerce par quiconque soutient que le défendeur lui est redevable, pour argent prêté, ou pour vente de marchandise, d'une certaine somme que celui-ci s'est obligé à lui rembourser. C'est ce que les praticiens appellent l'action *of indebitatus assumpsit* : elle ne suppose pas l'existence d'un contrat, mais un simple pacte ou une conven-

(1) Notamment *le Globe*. Stat. 39 Georges III. c. 83.

(2) L'action *of covenant* paraît néanmoins être encore employée quelquefois à l'occasion de police en forme authentique (*under seal*) souscrites par des compagnies d'assurances. On en trouve de nombreux exemples dans les recueils d'arrêts des États-Unis. (CARRÈRE v. UNION. INS. CO. 3 Har et Johns, 324. — BALTIMORE. INS. CO. v. TAYLOR, 3 Har et Johns, 198. — SMITH. v. UNIV. INS. CO. 6. Wheat 176. — SULLIVAN. v. MASS. MUT. FIRE. INS. CO. 2 Mass. Rep. 218.)

Digitized by Google

tion verbale. L'autre action, au contraire, suppose une convention particulière, que le défendeur a pris l'engagement (*assumpsit*) d'exécuter. C'est l'action dite *action of special assumpsit*, et qui seule peut-être employée pour les contestations nées des contrats d'assurances, à moins qu'il ne s'agisse du payement de l'indû, tel que de l'indemnité pour un sinistre non réalisé, ou de la restitution d'une partie de la prime. (BLACKSTONE. 3. 157.)

L'action spéciale *of assumpsit* est ouverte seule pour les polices souscrites par des particuliers (*not under seal*), et elle est communément employée même contre les compagnies, parce qu'elle se prête à tous les moyens d'attaque et de défense et permet au juge de statuer sur l'ensemble des points litigieux. (PACK. *on Insur.* p. 542.)

734. — Après le choix de l'action, l'un des points les plus essentiels est la détermination des personnes au nom desquelles l'action doit être introduite et contre lesquelles elle doit être dirigée. Ceci ne présente pas de moins grandes difficultés.

Lorsque la police est souscrite directement au profit de l'assuré, c'est évidemment en son nom que l'action doit être introduite. Il est le demandeur naturellement désigné. Lorsque la police est souscrite au profit de plusieurs personnes, le nom de tous les intéressés doit figurer dans le procès, à moins que ces personnes ne constituent une société anonyme régulièrement constituée, par acte du Parlement. Dans ce cas, la compagnie peut figurer au procès en la personne de son président ou de son secrétaire, ou de tout autre de ses membres que les statuts auraient désignés pour la représenter en justice. Mais si le *bill of incorporation* ne contenait pas cette faculté d'agir en justice par l'organe du président, du secrétaire ou d'un autre membre de la compagnie, il faudrait dénommer dans l'acte introductif

Digitized by Google

d'instance tous les membres de la compagnie, à peine de nullité. (CHITTY. Pl. 2. 430.—PARCK. *on Ins.* 538.— GAMMON v. BEVELEY. 1. Taunt. 563.)

Dans le cas de polices souscrites au profit de consignataires, commissionnaires ou autres mandataires commerciaux, c'est également au nom du véritable intéressé que l'action doit être formulée, soit que son nom y figure seul, soit que le courtier ou le commissionnaire y joigne le sien, en désignant la personne pour compte de laquelle il agit, quelle que soit d'ailleurs la formule sous laquelle le mandat ait été énoncé dans la police [*for whom it may concern.— On account of the owners*] (1). C'est également au nom du bénéficiaire que l'action doit être intentée, lorsque la police porte que l'indemnité sera payable à un tiers.

Enfin si le véritable intéressé ne peut agir par lui-même, soit à raison de son incapacité personnelle, soit à cause des termes dans lesquels est conçue la police, l'action doit être portée au nom de l'intéressé nominal, du *trustee*, et dans le cas où celui-ci se refuserait à exercer l'action ou à autoriser l'emploi de son nom dans le procès, le véritable intéressé serait en droit de l'assigner devant la cour de la chancellerie, par l'action de *cestuy que trast*, pour le contraindre à autoriser l'emploi de son nom. (BIRKLEY, v. PRESGRAVE, *par lord* KENYON. 1, East., 220. — PARK, *on Ins.*, p. 540. — PHILIPPS, *on Ins.*, 2, 586.)

735. — La désignation du défendeur, dans les polices sous seings privés (*not under seal*) résulte de la souscription et de la signature de l'assureur.

Quand l'assurance a été souscrite par une compagnie,

(1) CRAWFORD v. HUNTER, 8, T. R., 19. — KEMBLE, v. RHINELANDER, 3, Johns, Cases, 138. — PARKER, v. JONES, 13. Mass., R., 173. — HAGEDORN, v. OLIVERSON, 2, M. et S., 485.

Digitized by Google

il y a lieu de rechercher si cette compagnie est constituée en compagnie anonyme, par un acte d'incorporation, et si elle a obtenu l'autorisation d'ester en justice par des représentants, tels que son président, son secrétaire, etc.

Dans ce cas, le demandeur est tenu de se conformer aux statuts, sauf à réclamer la production de l'acte d'incorporation (ETCHES, v. ALDAN, 1. Man. et Ryl., 157. — SETON, v. LOW., 1, Johns., Cases, 1.) Au contraire, si la compagnie ne forme qu'une société ordinaire en commandite, il faut assigner tous les membres de la société. (PARK., *on Ins.*, p. 539).

736. — Nous terminerons ce qui concerne la juridiction et la procédure à suivre en Angleterre pour les procès relatifs aux assurances et aux règlements d'avarie, par la traduction de la *déclaration*, ou acte introductif d'instance que forme le demandeur. Cet acte est toujours d'une importance capitale pour la marche et le sort du procès. Le demandeur y détermine lui-même, et d'une manière irrévocable, non-seulement l'objet de sa demande, mais chacun des griefs ou des moyens sur lesquels il la fonde; et cette énonciation l'oblige à administrer la preuve juridique de chacun des faits qui y sont allégués.

Le premier élément de la déclaration est naturellement l'extrait des clauses de la police, qui fait le lien de droit entre l'assuré et l'assureur, et donne lieu à l'action *of assumpsit* intentée par l'assuré. Ceci exige qu'en cas de dénégation, soit de la police, soit de la signature de l'assureur, l'assuré prouve juridiquement, soit l'existence de la police, soit la sincérité de la signature de la police.

Une autre condition indispensable de la déclaration est la mention du payement de la prime, sans lequel la jurisprudence anglaise ne reconnaît pas l'existence du contrat.

Digitized by Google

Au surplus, voici la formule habituelle de cette déclaration :

« Le demandeur ou A, agissant pour le compte de B demandeur (*plaintiff*), conformément aux us et coutumes du commerce, expose qu'il est détenteur d'une police d'assurance ou d'un écrit communément appelé police d'assurance, dans lequel écrit il est énoncé que le demandeur a fait assurer (*ici vient un résumé des clauses essentielles de la police d'assurance*), ainsi qu'il apparaîtra plus amplement par la production de ladite police ; que cette police a été faite par A, pour son compte personnel, ou par A pour le compte de B, suivant l'ordre qu'il en a reçu, ce qu'il offre de prouver (1), à savoir par la correspondance, ses livres, et sous serment, de tout ce que dessus le défendeur a eu connaissance, de laquelle police avec son contenu le défendeur a conservé note et gardé copie, qu'en considération de tout ce que il est dessus dit, le demandeur, suivant le désir et la requête du défendeur, a payé à celui-ci de telle et telle manière une certaine somme à titre de prime d'assurance, d'une certaine somme sur le corps, le fret ou la cargaison du navire ci-dessus mentionné, ou est convenu avec le défendeur de lui payer cette somme à titre de prime d'une certaine manière, en raison de quoi le défendeur a promis et s'est engagé de tenir et accomplir toutes les conventions énoncées dans la police, notamment que lui, le défendeur, serait son loyal assureur de lui demandeur, pour la somme de ( ) sur le corps, le fret ou la cargaison du navire, et pour le voyage ci-dessus mentionné, et qu'il accomplirait toutes les autres obligations contenues

(1) Cette mention est exigée pour satisfaire aux prescriptions du statut 28, Georg. III, c. 56, s. 1, qui interdit toute assurance sur profit espéré, et annulle les polices faites sans indication du nom d'une personne ayant un intérêt assurable sur le navire ou la cargaison. (CHITTY, *Plead am.*, édit. 1833, II, p. 179.)

Digitized by Google

dans la police, jusqu'à concurrence de ladite somme de ( ); que l'assuré et ses cointéressés ont un intérêt légitime dans le navire, le fret ou la cargaison ; que le navire a fait voile avec lesdites marchandises ; qu'en poursuivant son voyage légal, le navire a été perdu, ou a souffert telles ou telles avaries ; ou que les marchandises ont éprouvé telles ou telles détériorations, lesquelles proviennent de telles ou telles causes, la prise, l'arrêt de prince ou la fortune de mer, etc., de tout quoi le défendeur a été avisé et sommé d'avoir à payer la somme assurée.»

737. — La rédaction de cette déclaration qui semble très-simple, a cependant une extrême importance et souvent présente, par ce motif, de grandes difficultés. Ainsi il est de règle que le demandeur ne doit rien y énoncer qu'il ne soit en mesure de prouver par les voies légales, et qu'il ne peut rien y ajouter, dans le cours du procès, comme allégation de fait, arguments, etc., sous quelque prétexte que ce soit. La jurisprudence anglaise est très-sévère à cet égard, parce que, s'il en était autrement, le défendeur venu à l'audience avec les documents nécessaires pour répondre aux allégations de l'adversaire, se trouverait désarmé devant des prétentions nouvelles ou des arguments nouveaux.

La déclaration a donc, sinon dans son texte, au moins dans ses énonciations, toute l'importance d'une formule romaine.

Il nous reste à montrer de quelle manière se prouvent les diverses parties de cette déclaration, l'existence de la police, celle de l'intérêt, le dommage éprouvé, etc.

Digitized by Google

CHAPITRE X

DE L'ACTION D'AVARIE

DE LA PREUVE

Sommaire.

738. La preuve de l'avarie est complexe. Eléments dont elle se compose.
739. Principes généraux de la preuve en matière commerciale.
740. DE LA PREUVE DE L'ASSURANCE, d'après le droit français.
741. Preuves de l'assurance d'après les législations étrangères, notamment le droit anglais.
742. DE LA PREUVE DE L'INTÉRÊT SUR NAVIRE. — Distinction entre la preuve de l'intérêt sur navire et la preuve de l'intérêt sur marchandises.
743. La preuve de l'intérêt sur navire se confond avec la preuve de la propriété. Acte de francisation.
744. Preuve de la propriété quand le navire est resté en la possession de celui pour le compte duquel il a été construit.
745. Preuve de la propriété quand le navire a été vendu. Acte de vente. Mention au dos de l'acte de francisation.
746. Preuve de la qualité de Français par le propriétaire ou la moitié au moins des propriétaires du navire.
747. Dispositions du Code espagnol à cet égard.
748. Dispositions du Code hollandais, des Ordonnances de

Digitized by Google

Brême, Hambourg, Lubeck, etc.
749. Dispositions du Code russe.
750. Législation anglaise.
751. La vente du navire ne peut avoir lieu que par acte écrit. *Bill of sale.*
752. Preuve de l'intérêt, dans le cas d'assurance pour compte d'un créancier gagiste.
753. Législation des Etats-Unis.
754. PREUVES DE L'INTÉRÊT SUR MARCHANDISES. — Elle est nécessairement complexe. Preuve du chargé.
755. Du connaissement. Ses formes d'après l'ordonnance de 1681.
756. Dispositions du Code de commerce français.
757. Les autres législations maritimes ont adopté les mêmes dispositions.
758. Des effets du connaissement au point de vue de la preuve. De la preuve contraire.
759. Concordance du connaissement avec la police.
760. Législations étrangères. Ordonnances de Hambourg, de Danemark, de Suède, de Russie.
761. Usages et jurisprudence en Angleterre.
762. Effets de la clause que *dit être* sur la force probante du connaissement.
763. De la facture, considérée comme preuve de la propriété de la marchandise.
764. De la correspondance. Peut-elle être opposée aux tiers?
765. Des registres et livres de commerce.
766. De la preuve testimoniale.
767. Divergence des législations commerciales à l'égard de la preuve par témoins.
768. Principes de la loi anglaise à cet égard.
769. De la preuve des faits contraires au connaissement.
770. Quand ce droit peut-il s'exercer?
771. PREUVES DE L'INTÉRÊT SUR FRET ET SUR PROFIT ESPÉRÉ. — Elles reposent sur le même principe que la preuve de l'intérêt sur marchandises.
772. PREUVE DU SINISTRE OU DE L'AVARIE. — Eléments de cette preuve. Rapport du capitaine.
773. Dispositions du Code de commerce relativement aux formes du rapport.
774. Origine de ces dispositions.
775. Code hollandais, sarde, espagnol, portugais.
776. Ordonnance de Hambourg, de Brême, de Lubeck.
777. Législation anglaise concernant le rapport du capitaine.
778. Questions diverses relatives à la force probante du rapport.

Digitized by Google

779. Du défaut de production du livre de bord.
780. Du rapport fait par les capitaines étrangers. L'article 242 du Code de commerce ne leur est pas applicable.
781. Différence dans les effets légaux des rapports faits par ces derniers et reçus par les consuls.

738. — La preuve de l'avarie est nécessairement complexe. Elle suppose en effet, l'établissement de points de droit et de points de fait, du concours desquels peut seul résulter l'obligation de l'assureur à payer l'indemnité réclamée.

Pour justifier de son droit, l'assuré a donc à prouver l'existence et la régularité de la police d'assurance qu'il invoque, son intérêt aux objets assurés, et la réalité de l'avarie éprouvée par ces objets.

739. — Mais comment cette preuve doit-elle se faire?

A cet égard, il n'existe, dans la plupart des législations maritimes, aucunes dispositions spéciales et particulières. C'est aux principes généraux qu'il faut recourir.

La loi commerciale s'est montrée facile dans l'admission des moyens de preuve : il n'est pas de matière où le législateur ait laissé au juge plus de liberté dans le choix des moyens propres à établir juridiquement sa conviction. Toute preuve de nature à faire impression sur un homme raisonnable, constitue pour ainsi dire une preuve juridique et peut servir de base légale à sa déclaration. Sans doute, le juge consulaire n'est pas plus que le juge civil autorisé à s'en rapporter à la connaissance personnelle qu'il peut avoir des faits contestés, en dehors de toute contradiction (1); mais, sauf cette restriction, il peut se déterminer par la preuve orale aussi bien que par la preuve écrite, par les présomptions aussi bien que par les preuves directes : *Cum*

(1) Riom. 3 novembre 1809. S. V. C. n. à sa date.

Digitized by Google

ex æquitate procedendum sit, verisimilem probationem a judicibus mercatorum qui boni viri sunt, quique æquitatis amatores esse debent, admittendam esse, dit Straccha (1).

L'article 109 du Code de commerce auquella jurisprudence a attaché le caractère d'une disposition générale, porte :

« Art. 109. — Les achats et les ventes se constatent :

« Par actes publics;

« Par actes sous signatures privées;

« Par le bordereau ou arrêté d'un agent de change ou courtier dûment signé par les parties;

« Par une facture acceptée;

« Par les livres des parties;

« Par la preuve testimoniale, dans les cas où le tribunal croira devoir l'admettre. »

Tels sont donc, en y ajoutant les présomptions, l'aveu et le serment, qui sont des preuves du droit commun, et qu'on ne saurait raisonnablement refuser aux matières commerciales, tels sont les moyens de preuve à la disposition de l'assuré pour l'établissement de l'action d'avarie.

Preuve de l'assurance.

740. — La première condition de succès pour l'assuré, dans l'action qu'il intente à son assureur, est de justifier de l'assurance, source naturelle et nécessaire de l'obligation de l'assureur.

Cette justification s'opère le plus souvent par la production de la police. Nous avons examiné dans le livre préliminaire de ce traité, les conditions de date, de signature que doit remplir la police. Nous n'y reviendrons pas,

(1) Straccha. *Quomodo in causis mercatorum procedendum absque probationibus*, n. 1.)

Digitized by Google

d'autant moins que les débats portent rarement sur le défaut d'accomplissement des formalités externes de la police. La précaution de préparer des polices imprimées et l'extrême simplicité de ces formalités rend peu fréquentes les erreurs et les imperfections des actes à cet égard.

Si la police ne pouvait être représentée, ou que les termes en fussent contestés, l'assuré français aurait à sa disposition les autres moyens de preuve énumérés dans l'article 109 du Code de commerce, notamment les carnets et registres des courtiers d'assurance, la correspondance, etc.

741. — Les mêmes moyens de preuve sont admis dans la plupart des autres pays maritimes. En Angleterre seulement les principes généraux de la procédure imposent des règles différentes.

Nous avons montré dans le chapitre précédent l'influence que la forme extérieure de l'acte exerce sur la nature de l'action et la marche de la procédure dans ce pays. On a vu que les actes authentiques (*contracts under seal*), notamment les polices signées par certaines compagnies d'assurance et revêtues du sceau de ces compagnies, donnaient lieu à l'action *of debt* et à l'action *of covenant*, tandis que les polices signées par les assureurs particuliers ne donnaient lieu qu'à l'action *of assumpsit*.

L'action *of assumpsit* se porte devant les cours de droit commun (*court of law*); et dès lors, l'acte simplement revêtu de la signature de l'assureur ne saurait faire foi par lui-même. Il doit être prouvé par l'un des moyens autorisés par la loi, et notamment par la preuve testimoniale. Mais, à cet égard, on sait que la législation anglaise est extrêmement libérale et qu'elle admet comme témoin toute personne qui n'est pas directement intéressée au procès et désignée dans la déclaration.

Digitized by Google

Le premier témoin de l'existence de l'assurance et des conditions auxquelles elle a été conclue, c'est le courtier (*the broker*) : aussi est-il nécessairement entendu au procès, quelle que soit d'ailleurs sa situation personnelle. Le serment d'un courtier failli ou déclaré banqueroutier a été reçu dans une espèce où il s'agissait de savoir à qui de lui ou des assureurs la prime devait être payée. (AIREY ET MEILTEY v' BLAUD. PARK. p. 36.) Il en est de même de l'agent ou mandataire employé par l'assuré. Malgré sa participation à l'assurance, il n'est pas considéré par la jurisprudence comme directement intéressé au procès, et peut dès lors être admis comme témoin. Autant faut-il en dire du capitaine, s'il a directement connu l'existence de l'assurance. (PEYTON v' HALLETT. Caines R. 263. — MACKAY. v. RHINELANDER. Johnson cas. 408. — BENT v' BAKER. 3 T. R. 27.)

Outre la preuve testimoniale, les cours anglaises admettent également comme preuves les documents écrits, mais lorsqu'ils ont été régulièrement contrôlés et certifiés, les usages même, s'ils sont établis conformément aux prescriptions de la loi.

PREUVE DE L'INTÉRÊT SUR NAVIRE.

742. — L'existence de la police et de ses principales conditions ainsi établie, le demandeur a à prouver son intérêt sur la chose assurée. Evidemment la preuve de l'intérêt ne saurait être la même, suivant que l'assurance porte sur le navire ou sur la cargaison, puisque la propriété de l'un et de l'autre (et nous avons dit que la preuve de l'intérêt se confond habituellement avec celle de la propriété) ne s'établit pas de la même manière.

Comment donc se prouve la propriété des navires ?

La législation française contient à cet égard des disposi-

Digitized by Google

tions claires et précises, soit en ce qui concerne le régime administratif, soit en ce qui touche la transmission de propriété du navire de commerce.

743. — Le navire, en effet, quoiqu'il puisse être, comme tout autre bien mobilier, un objet de commerce, est soumis, à raison de son caractère exceptionnel, à des prescriptions administratives d'une grande rigueur.

Aucun navire de commerce, quel que soit son tonnage ou sa forme, ne peut naviguer sous pavillon français, s'il n'est pourvu d'un titre émané de l'administration supérieure constatant son origine française, sa nature et son tonnage et le nom de son ou de ses propriétaires.

L'acte de ce titre, qui constate en quelque sorte l'état civil du navire, s'appelle *acte de francisation*. Ses formes sont réglées par la loi du 21 septembre 1793 et par diverses circulaires ministérielles.

744. — Quand le navire est de construction française, et qu'il est resté la propriété de l'armateur pour le compte duquel il a été primitivement construit, rien de plus simple que la preuve de la propriété ; elle consiste dans la production de l'acte de francisation.

745. — Mais si le navire a été vendu, il faut produire en outre l'acte de vente, puisqu'aux termes de l'article 195 du Code de commerce, la vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut être faite par acte public ou par acte sous-seing privé. Cependant si l'acte de vente était perdu ou que, par toute autre cause, l'assuré ne fût pas en mesure d'en justifier, la mention par la douane du transport du navire au dos de l'acte de francisation suffirait pour constater la vente et le droit de propriété de l'acquéreur.

746. — La loi du 21 septembre 1793, article 2, d'accord avec tous les anciens règlements sur la matière, exige que

Digitized by Google

le propriétaire d'un navire français soit Français lui-même; et, dans le cas où le navire est la propriété de plusieurs personnes, que la moitié au moins des intéressés soient Français. (Loi du 9 juin 1845, art. 11). Si donc la qualité de Français était contestée à l'assuré, propriétaire du navire, il serait tenu d'en justifier, en même temps que de son droit de propriété.

747. — Ces dispositions, dictées par les considérations d'intérêt public de l'ordre le plus évident, ont été ou conservées ou introduites depuis cette époque dans toutes les législations maritimes.

Ainsi, l'art. 586 du Code de commerce espagnol exige, comme l'art. 195 du Code de commerce français, que la translation de propriété d'un navire, quelle que soit la forme dans laquelle elle a lieu, soit constatée par acte public. L'étranger non naturalisé ne peut, pas plus en Espagne qu'en France, acquérir la propriété d'un navire ni l'obtenir à titre de succession ou autrement. (Art. 584, Code de com. esp.) Néanmoins, la loi espagnole se montre plus facile, relativement à la nationalisation des navires étrangers. L'article 590 permet, en effet, d'acquérir des navires de constructions étrangères et de les faire naviguer comme les nationaux et aux mêmes conditions, pourvu que le contrat ne conserve aucune réserve frauduleuse en faveur d'un étranger, sous peine de confiscation du navire.

748. — Il en est de même des Codes hollandais, portugais et russe, de la loi prussienne, des ordonnances de Hambourg, de Brème, etc. Toutes ces législations s'accordent pour exiger la translation par acte public de la propriété des navires et pour faire de cette formalité une condition substantielle de la vente.

Tels sont notamment les termes de l'article 1292 du Code portugais : « La possession d'un navire sans titre

Digitized by Google

« d'acquisition n'en attribue pas la propriété à celui qui « est possesseur. »

« La propriété des navires en tout ou en partie, dit l'ar- « ticle 309 du Code hollandais, ne pourra être transférée « qu'en vertu d'un acte écrit et transcrit sur un registre « public à ce destiné. »

749. — A part quelques dispositions de détail, sans influence directe sur le mode d'acquisition et l'établissement de la propriété des navires, le Code russe ne diffère pas des législations précédentes. Ainsi ce Code permet à tous sujets russes d'acquérir des navires russes; mais les marchands des deux premières classes (*guildes*) peuvent seuls acquérir des navires étrangers. Comme la loi française, le Code russe exige que le navire soit toujours muni de l'acte de propriété et de l'acte de congé (art. 536, 542, 575). Mais dans le cas de perte de l'acte de propriété, ou s'il ne pouvait être représenté pour toute autre cause, les articles 1069 et suivants autorisent à prouver la vente par les livres, correspondances et autres documents écrits, et même par témoins.

750. — Venons maintenant à la législation anglaise. Ses dispositions, d'une date assez récente, présentent une grande analogie avec celle de notre Code de commerce français. Le statut 8 et 9 Victoria c. 89 a réglé les conditions de la vente et de la transmission de propriété des navires. La première et la plus essentielle est d'être sujet anglais ou au moins naturalisé par lettres de *denization* ou par acte du Parlement (Statut 12 et 13, Victoria, c. 29, sec. 17). Aucun étranger ne peut posséder de navire anglais, soit directement et sous son nom, soit sous le nom d'un sujet anglais, son représentant, à quelque titre que ce soit. (Abbot. p. 97. Nolte. p. 206.) Une autre condition du droit de propriété est que le navire ait été enregistré (*registered*) comme navire anglais, par l'un des bureaux de contrôle établis dans

Digitized by Google

le Royaume-Uni ou ses Colonies. Cet enregistrement et le certificat qui en est délivré au propriétaire du navire constituent le titre de naturalisation et équivalent à notre lettre de francisation. Emané d'officiers publics, muni du sceau de l'administration, le certificat d'enregistrement présente donc tous les caractères d'un acte authentique, et fait pleine foi du droit de propriété et par suite de l'intérêt de l'assuré (*they are evidence of interest*). Mais il n'en serait pas de même si, au lieu de dresser son certificat sur le registre même d'inscription, le contrôleur ou le collecteur l'eût dressé sur une copie de l'acte d'enregistrement. Ce certificat de copie n'aurait que le caractère d'un écrit ordinaire, dont la sincérité devrait être établie par le serment du collecteur ou secrétaire, attestant que cette copie est bien conforme au registre original. Un acte du Congrès américain de 1792 contient à cette égard une disposition formelle. Il exige que le certificat soit dressé sur les registres mêmes de la Trésorerie et scellé du sceau du Secrétaire de la Trésorerie. (Story. el. *of the Laws of. U. S.* vol. 1. p. 268. — Cattlett v. Pacific. Ins. Co. 1. Paine 595.)

751. — D'après la loi statutaire (*Statute law*), la vente d'un navire ne peut avoir lieu que par un acte écrit. Cet acte s'appelle en Angleterre *a bill of sale*, et en Écosse *a rendition*. Pour être régulier, cet acte doit nécessairement contenir l'énonciation du certificat d'enregistrement. Toutefois l'erreur dans les énonciations du certificat n'est pas une cause absolue de nullité, pourvu qu'il n'y ait pas de doute, quant à l'identité du navire. (8 et 9, Victoria ; c. 89. s. 34.)

Dans le cas d'une acquisition du navire par vente volontaire, c'est donc cet acte de vente qui fait preuve de l'aliénation et du droit de propriété de l'assureur. Mais comme cet acte est rarement en la forme authentique (*contract*

Digitized by Google

under seal), il peut être attaqué et doit être prouvé, quant à sa date, à sa signature et à son contenu, par tous les moyens que le droit commun autorise pour les autres contrats. Néanmoins on a cherché à constituer à l'acte de vente (*bill of sale*) une sorte d'authenticité indirecte, par sa transcription intégrale ou par extrait sur les registres du contrôle, et la mention qui en est faite sur le certificat d'enregistrement, quand il n'y a pas lieu de l'enregistrer de nouveau (*registry de novo*).

752. — Si le navire, au lieu d'être assuré pour le compte du propriétaire, l'a été dans l'intérêt d'un cessionnaire ou d'un créancier gagiste, à quelque titre que se soit, la preuve de la propriété du cédant ou du débiteur ne suffira pas, il faudra encore la preuve de la cession ou du droit de gage établi sur le navire. Ainsi l'affréteur devra produire le contrat d'affrétement ou charte partie; le prêteur à la grosse devra produire sa lettre de grosse; le créancier, gagiste par nantissement, devra produire l'acte de nantissement enregistré (article 2074 C. N). Mais pour tout ceci, les titres peuvent être suppléés par la correspondance, par la preuve testimoniale, surtout en Angleterre, où, comme nous l'avons dit, le serment constitue la preuve par excellence (Abbott. p. 83. Cambden v. Anderson. 5, T. R. 709).

753. — La jurisprudence des Cours américaines se montre moins rigoureuse que celle des Cours anglaises relativement à la formalité de l'enregistrement. Elle autorise la preuve de la propriété en dehors de la production du certificat d'enregistrement, et même de l'acte de vente; mais en se montrant très-difficile pour cette justification, elle réduit l'exercice de la faculté qu'elle accorde à quelques cas très-rares et vraiement exceptionnels. (Bixby v^s Franklin., Ins. Co. 8 Pick. 86. — Barry v^s. Louisiana. Ins. Co.

Digitized by Google

11. Martin R. N. S. 630. — Lazarus v° Common wealth Ins. Co. 5 Pick. 76.)

PREUVES DE L'INTÉRÊT DANS LE CAS D'UNE ASSURANCE SUR MARCHANDISES.

754. — La preuve de l'intérêt sur marchandises est nécessairement complexe.

Elle suppose en effet la preuve de la propriété de la marchandise par l'assuré ou d'un droit équivalent au point de vue de l'assurance à la propriété ; et, en second lieu, la preuve du chargement de cette marchandise à bord du navire désigné dans la police.

Cette double preuve résulte en général du connaissement, signé par le capitaine, lors de l'embarquement de la marchandise.

755. — Tout le monde sait que le connaissement joue, dans le commerce de transport maritime le rôle de la lettre de voiture dans le commerce de transport par terre.

Il a pour but de constater les conventions intervenues entre le capitaine représentant l'armateur et le chargeur, relativement au transport de la marchandise à destination.

Aux termes de l'ordonance de 1681 (livre 3, titre 2), les connaissements devaient être signés par le maître ou l'écrivain du navire, faire mention de la qu lité et quantité des marchandises, des marques et numéros des balles, ballots ou caisses, du nom du marchand qui les a chargées, du nom de celui à qui elles doivent être remises ou consignées, du lieu de départ du vaisseau, de l'endroit où les marchandises doivent être déchargées, du nom du maître, du nom du bâtiment, et du prix qui a été convenu pour le port, fret ou nolis. Chaque connaissement devait être fait en triple ex-

Digitized by Google

pédition, dont l'une pour le marchand qui a fait le chargement, l'autre pour être envoyée à la personne à qui les marchandises doivent être remises dans le lieu de leur destination ; la troisième, restant entre les mains du maître du navire ou de l'écrivain.

756. — Le Code de commerce n'a fait que de légers changements à ces dispositions.

« Le connaissement, porte l'article 281, doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter.

« Il indique :

« Le nom du chargeur

« Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite.

« Le nom et le domicile du capitaine.

« Le nom et le tonnage du navire.

« Le lieu et le départ et celui de destination.

« Il énonce le prix du fret.

« Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

« Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée. »

Art. 282. — « Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins ;

« Un pour le chargeur,

« Un pour celui à qui les marchandises sont adressées,

« Un pour le capitaine,

« Un pour l'armateur du bâtiment.

« Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après leur chargement.

« Le chargeur est tenu de fournir au capitaine dans même délai les acquits des marchandises chargées. »

Art. 283. — « Le connaissement rédigé dans la forme

Digitized by Google

ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs. »

757.— Telles sont également dans les autres législations maritimes les énonciations substantielles et les formes du connaissement. L'usage n'y a guère apporté que des modifications sans importance sur le caractère et les effets de cet acte.

758. — Considéré en lui-même, le connaissement ne constate qu'une chose, la réception par le capitaine et le chargement à bord des marchandises qui y sont énoncées et décrites.

Cependant l'usage universel du commerce, sanctionné presque partout par la loi, est d'admettre que comme les lettres de voiture, dans le commerce de terre, les lettres du change ou billets à ordre, dans le commerce du change, les connaissements, et les endossements dont ils sont revêtus prouvent la propriété de la marchandise chargée non-seulement entre le capitaine et les chargeurs, mais encore à l'égard des tiers, et notamment à l'égard des assureurs, du moment où le connaissement a été régulièrement signé. (Aix. 26 août 1809. S. V. Col. nouv. à sa date. — Cass. Req. rej. 6 juillet 1829., S. V. 29.—1. 318. — Aix, 20 août 1833. S. V. 34, 2. 161. — Emerigon. T. I. p. 515.)

Mais cette preuve, résultant des énonciations du connaissement, doit, quant à la propriété du moins, céder devant la preuve contraire résultant d'actes ou d'écrits *positifs*, ou même de *présomptions* graves, précises et concordantes. (Cass. Req. rej. — 13 janvier 1826. — S. V. 27. 1. 127.)

759.—Pour faire pleine foi à l'égard des assureurs, le connaissement doit être en concordance complète avec la police. Le concours des énonciations de ces deux actes établit en effet, avec évidence, d'une part, le chargement des marchandises à bord par l'assuré, d'autre part, l'intérêt résul-

Digitized by Google

tant de la propriété de ce même assuré. Ce principe était de jurisprudence constante en France, dès avant l'ordonnance de 1681. (VALIN, sur l'article 6, titre des connaissements. — POTHIER. Des chartes-parties. n° 144. — CASAREGIS, Disc. leg., disc. I, n° 111. — BALDASSERONI, tit. I. n° 29. — PIANTANIDA, tom. II, tit. V. — EMERIGON. I, p. 135, 314.)

760. — La production du connaissement est également admise dans les autres pays maritimes comme preuve de la propriété, soit du chargeur dénommé dans l'acte, si le titre était nominal, soit du dernier endosseur, si le titre était à ordre, soit du porteur, si le titre était au porteur.

Telle est la disposition de l'article 1er du titre XIII de l'ordonnance de Hambourg de 1731; celle des paragraphes 2286 et 2292 de la loi prussienne (*Allgemeines Landrecht*), et des articles 9, 10 et 14 de l'ordonnance danoise de Christian V. L'ordonnance de Suède sur les assurances (*Forsakrings-Stadga*) article XIV § 3, celle de Russie sur la marine marchande, art. 186, admettent également, comme preuve de l'intérêt, les connaissements et autres papiers de bord.

761. — En Angleterre, toutes les fois qu'il n'y a pas de soupçon de fraude, on se montre très-facile sur la preuve de l'intérêt. Marshall cite, dans le second volume de son ouvrage, page 612, l'espèce de *Russell* v. *Boehm*, dans laquelle l'assuré, qui avait reçu des marchandises de Saint-Pétersbourg, se contenta de produire le connaissement, sa facture acquittée et affirma sous serment l'un et l'autre, ce qui suffit à la cour et au *Chief justice* SEE, pour déclarer l'évidence de l'intérêt et ne tenir aucun compte des protestations de l'assureur. Le connaissement est donc habituellement la pièce essentielle à produire pour prouver la propriété de la marchandise et par suite l'intérêt assurable.

Digitized by Google

Mais comme ce document émane du capitaine et que, même affirmé par lui, il ne constate d'une manière authentique que le fait du chargement à bord, il faut qu'il soit également affirmé sous serment par l'assuré : ainsi certifié, le connaissement constitue une preuve légale, non-seulement de fait du chargement, mais encore du droit de l'assuré à la propriété des objets spécifiés dans le connaissement. (ANDREWS v^s BELL, 1. Esp. R. 373. — DICKERSON v^s LODGE, I, Stark. R. 226. — PHILIPPS, 2. p. 740. — MARSHALL. T. I, p. 714. — BIBIE v. LUMLEE. East reports. II, 469. — STEELE v^s LACY, 3. Taunt. R. 285.)

762. — Mais il arrive fréquemment que le connaissement n'est pas aussi explicite dans ses énonciations que nous venons de le supposer, ou bien qu'il a été accompagné de la formule que *dit être* employée par le capitaine signataire, ou enfin qu'il n'est pas en concordance parfaite avec les déclarations de la police. Dans tous ces cas, forme-t-il à lui seul une preuve parfaite et comment peut-on suppléer à son insuffisance?

Nous avons déjà eu plus d'une fois l'occasion de parler de la clause *que dit être* et des effets qu'elle peut produire.

On sait que cette formule, très-usitée dans la pratique, a pour but de dégager le capitaine de toute responsabilité, quant au déficit de poids ou de mesures des objets embarqués. C'est donc une prudente restriction qui couvre le capitaine pour tout ce qui concerne, non pas le nombre et l'état externe des colis embarqués, condition dont le capitaine a dû nécessairement se rendre compte lors de l'embarquement, en surveillant l'arrimage de son vaisseau, mais le poids, la quantité et la mesure des marchandises confiées à sa garde et qu'il n'aurait pas pu vérifier sans ouvrir les colis. (EMÉRIGON, ch. XI, Sect. 5, § 1. — POTHIER, *Des chartes parties*, n° 17. — VALIN, *Sur le titre des connaissements*, art. 2.

Digitized by Google

— TARGA, c. 31, nos 4 et 5. — CASAREGIS, disc. 10, n° 55, 56 et 124. — Marseille, 18 août 1829. TIVONIES, QUINOY et CASIN, c. PERAGALLO, G. et Cl., 11. 1. 19. — Aix, 24 mars 1386. ASSUREURS c. BLANCHENAY. G. et Cl. 16, 1, 176).

Quand les connaissements sont signés par le capitaine avec la clause *que dit être*, il reste alors, malgré leur régularité, quelque incertitude sur l'espèce des marchandises chargées, puisque le capitaine déclare n'avoir pas vérifié le contenu des ballots et des caisses (1). L'assureur a donc, dans ce cas, le droit d'exiger, indépendamment de la production du connaissement, la représentation d'autres documents de nature à prouver le droit de propriété de l'assuré sur la marchandise embarquée.

Il en est de même, quand il n'y a pas identité parfaite entre les divers connaissements, dressés pour la même marchandise, ou quand les énonciations du connaissement ne sont pas entièrement conformes à celles de la police. Dans tous ces cas, la production d'autres preuves devient indispensable.

763.— Au premier rang de ces preuves, il faut placer la facture qui est, comme chacun sait, un mémoire ou compte détaillé des marchandises vendues avec leur prix, nature et quantité. Ce compte, dressé par le vendeur, accepté par l'acheteur, fait preuve de la vente des objets qui s'y trouvent compris non-seulement entre les parties, mais même à l'égard des tiers, vis-à-vis desquels elle a date certaine.

(1) Autant faut-il dire de la formule *contents un known* qu'emploient les capitaines anglais et américains, pour tenir lieu de la clause que *dit être*, ou *quantités* et *poids inconnus*. Cette clause enlève toute force probante au connaissement, en ce qui concerne la propriété de l'assuré et l'existence de l'intérêt assurable. C'est donc par d'autres documents et surtout par la preuve testimoniale, que l'assuré peut prouver son droit à l'indemnité.

Digitized by Google

Rapprochée de la police, la facture fait preuve complète du droit de propriété de l'acheteur sur les biens assurés ; rapprochée des acquits de douanes et des autres pièces qu'il est d'usage d'établir lors du chargement de la marchandise, elle fait également preuve du chargement, à bord du navire, désigné dans la police. Au point de vue de l'assurance et du règlement de l'indemnité, la facture peut donc suppléer le connaissement ou en compléter les énonciations.

764. — Ensuite vient la correspondance, qui consiste dans la copie que tout commerçant conserve des lettres qu'il envoie, et dans la collection qu'il fait des lettres qu'il a reçues.

Lorsque la correspondance est échangée entre l'assureur et l'assuré, elle peut suffire à faire une preuve complète, si les propositions contenues dans les lettres de l'un ont été reconnues et acceptées par l'autre. Mais comme il arrive rarement qu'il soit échangé une correspondance entre l'assureur et l'assuré, relativement à la propriété des objets assurés, la correspondance serait, à ce point de vue, d'un faible secours. Pour être utile, il faut que la correspondance entre le vendeur et l'acheteur, ou entre le courtier et l'acheteur, puisse être opposée à l'assureur.

C'est demander si la correspondance peut faire preuve contre les tiers. Question délicate, qui n'a pas toujours été résolue d'une manière uniforme. M. Massé (1) cite, à cet égard, l'opinion d'anciens juristes italiens, Ansaldus notamment, qui enseignaient la négative. *Quod epistola probat quidem contra scribentem, nunquam autem contra tertium.* Mais il se prononce en même temps contre ce que cette opinion a de trop absolu, et se résume par une distinction très-judicieuse :

(1) Massé. Le droit Commercial dans ses rapports avec le droit des Gens et le droit Civil. (T. VI, p. 95).

Digitized by Google

« On voit, dit-il, qu'en définitive la question de savoir « si la correspondance fait preuve à l'encontre des tiers « dépend, comme lorsqu'il s'agit de tout autre moyen de « preuve, du point de savoir si ce fait doit ou prétend faire « preuve, est, d'après sa nature, susceptible de leur être « opposé. Si le fait ne peut leur être opposé, la preuve qui « en serait rapportée n'est plus qu'une question sans in- « térêt. Si, au contraire, le fait est de nature à être opposé « aux tiers, la preuve peut en être faite par la correspon- « dance aussi bien que par tous les autres moyens de « preuve admis en matière commerciale. »

Or, il est évident que le fait de la propriété des marchandises assurées est de nature à être opposé à l'assureur, d'autant que c'est là le point essentiel et décisif du débat entre l'assureur et l'assuré. La correspondance peut donc servir de preuve entre eux, alors même que, contrairement aux prescriptions de l'article 8 du Code de commerce, le commerçant aurait négligé de copier sur son registre les lettres qu'il produit. L'article 8 ne renferme qu'une règle d'ordre, qui est destinée à faciliter la preuve des faits ou des conventions auxquels se rapporte la correspondance, mais qui ne peut jamais infirmer la force probante de la lettre, quand elle est produite.

765 — Dans la même classe que la correspondance, il faut placer les registres et livres de commerce. Toutes les législations commerciales accordent foi entière aux énonciations des registres ou livres de commerce, régulièrement tenus. La mention de l'acquisition des marchandises assurées, dans les livres de l'assuré, à l'époque de la souscription de la police, fournirait donc une preuve légale de la propriété de l'assuré.

766. — Outre les documents écrits, l'assuré peut invoquer la preuve testimoniale. L'usage et la pratique univer-

Digitized by Google

sels ont fait de l'admissibilité de la preuve par témoins une règle générale pour les matières de commerce. Toutes les législations ne leur ont pas accordé un égal degré de faveur, mais toutes l'ont du moins consacrée en principe. Et cela se comprend, pour peu qu'on veuille réfléchir à ce qui se passe dans les affaires commerciales. Il est incontestable que les transactions de cette nature se concluent et s'exécutent avec une rapidité qui, la plupart du temps, n'admet pas l'intervention de l'écriture. La preuve vocale est donc, le plus souvent, le seul moyen d'établir la réalité des conventions et de constater les faits allégués.

C'est donc un principe constant et universellement consacré, par les auteurs comme par la jurisprudence, qu'en matière commerciale la preuve par témoins est toujours admissible, quelle que soit la valeur de la demande.

767. — Mais toutes les législations ne s'accordent pas, quant à l'importance qu'elles attachent à la preuve testimoniale en matière de commerce. Tandis que quelques-unes, comme notre Code de commerce français et les autres Codes qu'il a inspiré, mettent la preuve par témoins au même rang que la preuve écrite, d'autres, comme le Code russe, ne lui accordent qu'une confiance très-limitée, et la mettent bien au-dessous des actes et documents écrits; d'autres enfin la considèrent comme la preuve par excellence, comme seule déterminante et décisive pour le juge.

768. — De ce nombre sont les législations anglaises et américaines. Tout le monde connaît le rôle que joue la preuve testimoniale dans la procédure anglaise. Sauf les actes revêtus du sceau de l'État, ou d'une administration quelconque considérée comme une émanation de l'État, il n'est pas de titre, de documents écrits qui, pour faire preuve, n'ait besoin de l'attestation de sa sincérité et de sa date. Les pièces, même le plus habituellement considérées

Digitized by Google

comme ayant un caractère authentique et commandant une entière confiance, telles que le rapport du capitaine, les connaissements, les chartes-parties, n'ont de valeur et d'efficacité, qu'autant que leur contenu est affirmé devant le juge par les personnes qui les ont signées, ou qui en ont collationné les copies. En consacrant un principe si absolu, la loi a dû nécessairement élargir beaucoup le cercle des personnes admises comme témoins : aussi tout sujet anglais peut-il déposer dans tout procès où il n'est pas partie *directement* intéressée, c'est-à-dire où il ne figure pas comme partie en cause, dénommée dans la *déclaration* ou acte introductif d'instance. En parlant de la preuve du sinistre, nous aurons plus bas occasion de citer plusieurs exemples qui montrent à quelles limites extrêmes la jurisprudence anglaise a étendu cette faculté.

769. — L'article 384, § 1, du Code de commerce porte que l'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

Cette disposition est particulièrement applicable au connaissement. Si l'assureur avait de justes raisons de croire que les énonciations du connaissement sont entachées de dol et de fraude, ou même qu'elles contiennent des erreurs involontaires, il serait parfaitement reçu à prouver son allégation par tous les moyens de preuve. (Douai, 1er février 1841. — D. p. 41. 2. 249.)

770. — Mais cette faculté laissée à l'assureur d'administrer la preuve contraire est-elle absolue et illimitée ?

On a cherché à soutenir la négative par un argument de texte. On a rapproché de l'article 384 l'article 383 qui porte : « Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont « signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi « pour le payement des sommes assurées. » Remarquez la différence de rédaction des deux articles, dit-on, dans ce

Digitized by Google

système; d'une part le législateur parle *des pièces justificatives, du chargement et de la perte*, c'est-à-dire du connaissement et du rapport de mer du capitaine; d'autre part, il ne parle que *des attestations*. La conséquence de ceci est que le législateur n'a voulu accorder la faculté de faire la preuve contraire que quand les pièces justificatives étaient remplacées par d'autres documents, d'une évidence et d'une autorité beaucoup moindres. A l'appui, on invoque un jugement du tribunal de Marseille, du 22 janvier 1844.

Mais ce jugement est loin d'avoir la portée qu'on lui donne. Voici en quels termes il est conçu :

« Attendu que l'article 383 oblige l'assuré à signifier à « ses assureurs *les actes justificatifs* du chargement et de « la perte avant qu'ils puissent être poursuivis en payement « des sommes assurées;

« Attendu que l'article 384 dispose que l'assureur est « admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont con- « signés une fois dans *les actes justificatifs*, mais non dans « *les attestations*;

« Attendu que de ces différentes expressions, alors qu'il « lui était si facile de les confondre en les réunissant, il faut « conclure, avec les auteurs, que le législateur a voulu éta- « blir une différence bien marquée entre *les actes justifi-* « *catifs du chargement et de la perte*, qui sont le *connais-* « *sement* et le *consulat* et *les attestations*, qui, à défaut de « ces actes, les remplacent en certains cas ;

« Attendu que l'article 384 ne saurait comporter le sens « absolu que veulent lui donner les assureurs et d'après le- « quel, en tout état de cause et quelles que fussent les cir- « constances, l'admission à la preuve contraire devrait tou- « jours leur être accordée;

« Que si l'intention du législateur eût été telle, il s'en

Digitized by Google

« serait formellement expliqué, ainsi qu'il l'a fait dans di-
« vers cas ;

« Que la faculté que leur accorde l'article découle du
« droit commun, d'après lequel la preuve contraire est
« toujours admise contre la preuve directe ; mais ces preu-
« ves ont chacune leurs règles particulières ;

« Attendu que si, en matière d'assurance principalement,
« il est incontestable que l'appréciation des preuves four-
« nies par les assurés est laissée à la prudence du juge, il
« ne saurait en être autrement, quant à l'admission de la
« preuve contraire ;

« Que les assureurs pour l'obtenir doivent articuler des
« faits sinon positifs du moins probables, indiquer les indi-
« ces qui font naître leurs soupçons, les avis qui leur sont
« parvenus, en un mot justifier la demande qu'ils font d'un
« délai pour faire la preuve contraire, afin que le tribunal
« puisse l'apprécier. » (Marseille, 22 janvier 1844. — PICHAUD C. ASSUREURS, G. et Cl. 23. 1. 135.)

Ce jugement est loin, comme on voit, d'avoir le sens absolu que lui prêtent les partisans de l'interdiction de la preuve contraire au connaissement et au consulat.

De leur côté les assureurs ont longtemps essayé de faire prévaloir le système contraire.

Entre ces deux prétentions opposées, la jurisprudence a sagement adopté un moyen terme, en décidant que l'admission de la preuve contraire n'était pas un droit absolu pour l'assureur, qui le dispensât lorsqu'il demandait à faire cette preuve, d'effectuer le payement provisoire ordonné par le § 2. de l'article 384; mais qu'il appartient au juge d'appécier s'il y a, dans les allégations de l'assureur, des éléments suffisants pour infirmer la portée des pièces justificatives et autoriser la dispense du payement provisoire; enfin, qu'en l'absence de la production dans un certain dé-

Digitized by Google

lai d'aucune pièce de nature à contredire les énonciations des documents remis par l'assuré à l'appui de sa demande d'indemnité, l'assureur doit être déchu du droit de réclamer le bénéfice du § 1. de l'article 384 C. de com. (Aix, 15 novembre 1825.—Guerrero c. Assureurs G. et Cl. 61. 261.)

771.—Il ne nous reste qu'un mot à dire de la preuve de l'intérêt sur fret et sur profit espéré, pour arriver à la preuve du sinistre ou de l'avarie.

Du reste notre législation, interdisant l'une et l'autre espèce d'assurance, il ne peut être question en France d'une contestation sur ce point. Ce que nous avons à dire concerne donc les législations maritimes, sous l'empire desquelles les assurances sur fret et sur profit espéré sont permises ; et peut-être aussi ces nombreuses transactions qui, sous le nom de *Polices d'honneur*, ont pour but d'éluder la rigueur de la loi française.

La preuve de ces deux espèces d'intérêt est soumise aux mêmes principes que celle de l'intérêt sur marchandises. Ainsi la preuve de l'intérêt sur fret résultera de la production de la charte-partie, passée entre le propriétaire du navire et l'affréteur, si le navire a été affrété en totalité ou *par le travers*. Si, au contraire, le navire a chargé pour compte de divers négociants (ce qu'en Angleterre on appelle un *general ship*), le propriétaire du navire ou l'armateur devra produire les divers connaissements qu'a signés le capitaine pour les chargeurs et justifier des conventions particulières prises avec chacun d'eux relativement au fret. (Camden v. Anderson, 5 T. R. 709. — Philipps. T. II. p. 739.)

Quant au profit espéré, il est souvent bien difficile de l'établir d'une manière certaine. Son évaluation dépend, en effet, du cours du marché de destination, à l'époque où la marchandise aurait dû y parvenir, si elle a été perdue en cours de voyage, ou y est réellement parvenue, si elle n'a

Digitized by Google

atteint le port qu'en état d'avarie. Pour un grand nombre de denrées, ce cours est facile à constater par les mercuriales ou cotes publiées par les courtiers. Mais s'il s'agit de denrées d'une nature spéciale et d'une consommation moins courante et moins générale, il n'y a guère que la bonne foi qui puisse servir de guide et établir l'existence du profit et son évaluation.

DE LA PREUVE DU SINISTRE OU DE L'AVARIE.

772. — Le dernier élément essentiel de l'action d'avarie est la preuve du sinistre ou de l'avarie.

Au premier abord, il semble que le fait matériel suffise à attester l'existence de l'avarie, et que la disparition d'un navire, ou son arrivée au port dans un état de détérioration plus ou moins considérable, soit la meilleure preuve du dommage causé à l'assuré. Mais il ne faut que réfléchir quelques instants, pour apercevoir que l'existence d'un fait dommageable n'est pas suffisante par elle-même pour entraîner la responsabilité de l'assureur ; qu'il est indispensable que ce fait ait eu lieu dans le temps et pendant la route indiquée par la police, et qu'il soit le résultat de l'un des risques de mer, légalement ou conventionnellement acceptés par l'assureur.

Ces deux circonstances ne peuvent être établies que par le rapport de mer ou consulat du capitaine (*See protest*, *Verklarung*, *protest.*)

Chacun connaît l'importance de ce document, c'est assurément l'acte le plus grave, le plus essentiel que le capitaine ait à accomplir dans le cours de ses difficiles et délicates fonctions.

Le rapport du capitaine présente un double carac-

Digitized by Google

tère, c'est d'abord une mesure de police, destinée à faire connaître à l'administration, dans l'intérêt public, toutes les circonstances du voyage accompli ; c'est ensuite une mesure d'intérêt privé, intéressant l'assureur et l'assuré, mais utile et même nécessaire à consulter par tous ceux qui s'occupent sous quelque rapport du commerce maritime.

« En effet, disait le tribunal d'appel de Rouen, dans ses « observations sur le projet du Code de commerce, en effet, « les capitaines de navire sont des voituriers maritimes ; à « ce titre, ils sont dépositaires nécessaires de la fortune « publique. Le transport qu'ils en font les expose, eux, « leurs équipages, leurs navires et leurs cargaisons, à des « événements plus ou moins considérables qui, par leur « nature ou par leur cause, produisent des effets différents « à l'égard des divers intéressés au navire et à la cargai- « son. — De là, on doit pressentir la nécessité que les ca- « pitaines constatent les accidents qui leur surviennent « pendant le cours de leur voyage, désignent les lieux où « ils les ont éprouvés, indiquent les causes de ces accidents, « rendent compte de la conduite qu'ils ont tenue à cette oc- « casion, les dommages visibles qui en sont résultés. Il est « encore essentiel que ces rapports soient déposés et affir- « més en justice, au lieu de la destination, même au pre- « mier port où le capitaine abordera, afin de saisir la vé- « rité dans son premier jet ; car c'est sur ces rapports, vé- « rifiés selon le besoin, que se règlent les droits et les ris- « ques de tous les intéressés. »

773.—C'est à ce double point de vue de l'intérêt public et de l'intérêt privé qu'ont été rédigés les articles 242 et suivants du Code de commerce qui déterminent les formes et les énonciations du rapport de mer. Nous les transcrivons ici, parce qu'ils contiennent, au moins en germe, toutes les

Digitized by Google

questions, qui peuvent s'élever à l'occasion du rapport et de ses effets, et parce que la plupart des législations maritimes en ont reproduit les termes.

« Art. 242.—Le capitaine est tenu, dans les vingt quatre « heures de son arrivée, de faire viser son registre et de « faire son rapport.

« Le rapport doit énoncer :

« Le lieu et le temps de son départ.

« La route qu'il a tenue.

« Les hasards qu'il a courus.

« *Les désordres arrivés dans le navire* et tous les événe- « ments remarquables de son voyage.

« Art. 243.—Le rapport est fait au greffe, devant le pré- « sident du tribunal de commerce.

« Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, « rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement.

« Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'en- « voyer sans délai au président du tribunal de commerce « le plus voisin.

« Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe « du tribunal de commerce.

« Art. 244. — Si le capitaine aborde dans un port étran- « ger, il est tenu de se présenter au consul de France, de lui « faire un rapport et de prendre un certificat constatant « l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la na- « ture de son chargement.

« Art. 245.—Si pendant le cours du voyage, le capitaine « est obligé de relâcher dans un port français, il est tenu « de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu « les causes de sa relâche.

« Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, « la déclaration est faite au juge de paix du canton.

« Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la dé-

Digitized by Google

« claration est faite au consul de France ou, à son défaut, « au magistrat du lieu.

« Art. 246. — Le capitaine qui a fait naufrage et qui « s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage est tenu « de se présenter devant le juge du lieu, ou, à son défaut, de- « vant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de « le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient « sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

« Art. 247. — Pour vérifier le rapport du capitaine, le « juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il « est possible, des passagers, sans préjudice des autres « preuves.

« Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la dé- « charge du capitaine, et ne font point foi en justice, excepté « dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans « le lieu où il a fait son rapport.

« La preuve des faits contraires est réservée aux parties. »

774. — Ces dispositions sont, on peut le dire, aussi anciennes que la navigation. Nous en trouvons le principe dans les lois rhodiennes, et les constitutions romaines n'ont eu qu'à les formuler avec plus de développements. Ainsi, sous l'empire de ces lois, le capitaine qui avait fait naufrage était tenu de venir faire son rapport devant le magistrat, et de produire ses témoins, s'il en avait. Après une instruction, confiée à des hommes spéciaux, le préfet statuait sur son innocence ou sa culpabilité, l'acquittait ou le condamnait. (Const. 2 et 3. C. *De naufragiis.*)

Plus tard, le consulat de la mer, les jugements d'Oléron, les ordonnances de Wisbuy, les décrets du gouverneur des Pays-Bas, et, plus récemment encore, les ordonnances de Hambourg, de Brême, de Lubeck, n'ont fait que reproduire les termes des constitutions romaines. Notre grande ordonnance de 1681 y a ajouté plusieurs prescriptions re-

Digitized by Google

commandées par l'expérience et déjà usitées dans la saine pratique des affaires maritimes.

775. — C'est sur ce modèle, complété par les articles du Code de commerce qui précèdent, qu'ont été calquées les dispositions de la plupart des lois étrangères relatives aux rapports de mer des capitaines.

Ainsi les articles 379, 381, 382, 383 du Code hollandais (*Wetboek van Koophandel*) sont la reproduction textuelle des articles 242, 243, 245 et 247 de notre Code. Il en est de même des articles 257 à 263 du Code de commerce sarde. Les articles 650, 651, 652 du Code espagnol de 1829 ne présentent également avec la loi française que des différences de détail sans intérêt pour la matière qui nous occupe. Le Code portugais est, comme toujours, un mélange des dispositions du Code hollandais et du Code français. Les articles 1406, 1407 et suivants ne contiennent donc rien de particulier et qui soit digne d'être noté.

776. — A Hambourg, c'est devant le secrétaire de l'amirauté que le capitaine est tenu de déposer son journal de bord et de faire son rapport. Le secrétaire est chargé de contrôler ce rapport par l'examen du journal et les déclarations des gens de l'équipage, déclarations dont ils affirment sous serment la sincérité. Puis il envoie ces pièces, revêtues du sceau de l'amirauté, au tribunal de commerce.

Les mêmes formalités sont suivies à Brême et à Lubeck.

777. — En Angleterre, les principes généraux en matière de preuves ne permettent pas d'attribuer au rapport de mer du capitaine l'importance et le crédit qu'on y attache dans les autres pays maritimes du continent. Le rapport de mer n'y est considéré que comme un résumé fait par le capitaine de ce qui lui est arrivé pendant sa navigation, résumé qui peut bien faire foi contre lui, mais qui ne prouve nullement en sa faveur, tant qu'il ne l'a pas affirmé

Digitized by Google

sous serment dans chacun de ses détails, et que les gens de son équipage n'en ont pas déposé de la même manière. (Abel v^s Potts, 3. Esp. 242. — Marshall v^s Parker, 2. Campb. 69. — Arnould, t. 2, p. 1337.)

778. — Maintenant que l'on connaît les textes de loi relatifs au rapport du capitaine, revenons sur quelques-unes de leurs dispositions.

Elles ont soulevé diverses questions qu'il n'est pas sans intérêt d'examiner.

Le rapport de mer est incontestablement le document le plus essentiel que l'assureur puisse consulter pour la justification de l'avarie dont on lui réclame le payement. Car comment, sans cela, parviendrait-il à connaître en détail les circonstances et les causes des dommages qu'on lui allègue : et comment contrôlerait-il le classement des avaries que peut faire le capitaine ? En obligeant le capitaine *à tenir un registre qui doit contenir tout ce qui peut donner lieu à une demande à former* (C. de com., art. 224) et à faire viser ce registre dans les vingt-quatre heures de son arrivée (art. 242), la loi a dû entendre que ce registre serait tenu jour par jour, et qu'il servît de document justificatif au rapport qui serait fait par le capitaine. Toutefois, ne peut-on pas admettre que des capitaines mal intentionnés profitent de ces vingt-quatre heures accordées par l'article 242 pour concerter et arranger leur rapport, mettre en harmonie leurs registres avec les déclarations et dénaturer ainsi les causes et le caractère des dommages survenus pendant la traversée ?

La loi y a pourvu par deux formalités qui remédieraient à tout, si elles étaient rigoureusement exécutées dans la pratique.

Elle exige d'abord que le capitaine fasse viser son registre; mais elle ne précise pas le moment de ce visa, et il

Digitized by Google

eût été plus prudent de charger l'officier du port ou de la douane duquel émane l'autorisation, de communiquer, de parapher le registre.

La loi exige, en second lieu, que le rapport du capitaine soit fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.

Mais ici une question se présente.

La loi a-t-elle entendu dire que le capitaine ferait son rapport verbalement devant le président du tribunal, puis que ce rapport, transcrit par le greffier, serait déposé au greffe? A ne consulter que le texte de la loi, l'affirmative ne semble pas douteuse. Car en indiquant que le *rapport serait fait devant le président du tribunal de commerce*, puis, que ce rapport serait *déposé* au greffe, le législateur n'a pas pu comprendre que le capitaine se présenterait avec ce rapport tout rédigé devant le président du tribunal de commerce et qu'il en ferait le dépôt au greffe en présence de ce magistrat. C'eût été là une vaine formalité par laquelle on ne s'expliquerait pas l'intervention du premier magistrat consulaire de la localité. La pensée de la loi a donc été que le capitaine ferait une déclaration verbale, sur laquelle porterait l'enquête du magistrat, chargé de la vérification, et que l'interrogatoire des gens de l'équipage, suivant l'article 247, correspondrait à chacune des circonstances importantes de la déclaration.

Tel n'est pas cependant l'usage généralement suivi dans la pratique. Et si, dans certains ports, la multiplicité des arrivages ne peut pas toujours permettre un examen détaillé des déclarations des capitaines, il serait désirable néanmoins, dans l'intérêt du corps si honorable des capitaines, autant que dans celui des assureurs, que l'enquête du président et l'interrogatoire des gens d'équipage fût moins sommaire. Les rapports de mer y gagneraient en au-

Digitized by Google

torité et beaucoup de procès pourraient être ainsi évités.

779. — D'après les termes de l'art. 242 et dans l'esprit de la loi, le rapport du capitaine ne saurait être séparé de la production du livre de bord, dont il est pour ainsi dire le résumé.

Le défaut de représentation du livre de bord enlèverait donc au rapport du capitaine toute autorité, toute force probante. (Aix, 21 juillet 1821. — G. et Cl. 20. 1. 371.)

780. — Pendant longtemps on avait considéré les dispositions des articles 242 et suivants comme ayant un caractère général et devant s'appliquer aux capitaines étrangers aussi bien qu'aux capitaines français.

Divers auteurs, notamment M. Pardessus (t. III, n° 648), Delvincourt (Inst. de droit com., t. 2. p. 218, n. 5), la Cour de cassation elle-même (1er septembre 1813. S. V. C. n. à sa date) avaient partagé cette opinion et consacré le principe que le rapport de mer était dénué de toute valeur, s'il n'était fait conformément aux prescriptions des articles 242 et suivants. « C'est une règle de police, disait M. Delvin-« court, à laquelle sont soumis tous ceux qui se trouvent « sur le territoire. Il importe, en effet, qu'aucun navire « n'entre dans un port, qu'on ne sache de quelle nation il « est, d'où il vient, si ses papiers sont en règle, ce qui lui « est arrivé en route, les risques qu'il a courus, ce qu'il a « vu ou aperçu, enfin toutes les circonstances de son « voyage qu'il peut être important de savoir. »

Frappé des inconvénients de ce système, qui provenait d'une confusion profonde entre les attributions de la police maritime et les fonctions commerciales du magistrat chargé, dans l'intérêt des ayant-droits, de constater la réalité des faits, M. le Ministre des affaires étrangères et M. le Garde des Sceaux se concertèrent, en 1833, pour adresser aux consuls, agents diplomatiques français, et aux tribunaux

Digitized by Google

et cours du royaume, une circulaire de laquelle il résulte que les articles 242, 243 et suivants sont inapplicables aux capitaines étrangers, lesquels sont autorisés à se présenter devant le consul de leur nation pour y faire leur rapport, comme, par réciprocité, les capitaines français ont l'obligation de faire le leur dans les ports étrangers.

Depuis cette époque, la jurisprudence n'a cessé de décider que les articles 242 et suivants ne concernent que les capitaines français et que les rapports des capitaines étrangers, reçus par les consuls compétents, doivent être considérés comme réguliers au même titre que les rapports faits devant le président du tribunal de commerce. (Aix, 21 août 1845. — Gauthier c. Brown. D. P, 46. 1. 166. — C. Cass. 23 novembre 1847. — Rostand c. Brown. D. P. 47. 1.370. — C. Cass. 26 février 1851. — Purrington c. Lahens. D. P. 1851. 1. 34.)

781. — Il y a néanmoins une différence à établir entre les effets légaux des rapports de mer, vérifiés par le président du tribunal de commerce, conformément au prescrit de l'article 247, et ceux des rapports de mer, vérifiés par les consuls. C'est que ces derniers ne constituent pas des actes de juridiction, et qu'il ne font pas autorité de leur contenu et des attestations qui s'y rattachent. Ils peuvent donc être contestés et débattus par toutes les preuves contraires.

C'est ce que la Cour de cassation a décidé en termes exprès, dans l'arrêt dont nous venons de citer la date.

« Attendu que si le rapport, fait devant le consul étran-
« ger en France, est produit devant les tribunaux français,
« il appartient au juge de l'apprécier pour y avoir tel égard
« que de raison ; mais qu'il ne saurait, par cela seul qu il a
« été fait devant un consul étranger, être déclaré nul et il-
« légal ;

Digitized by Google

« Attendu que l'acte du consul étranger qui reçoit ce « rapport, n'est pas un acte de juridiction, mais un acte « d'intervention consulaire, de la nature de ceux qu'auto- « risent et protègent les relations internationales et le droit « des gens ;

« Qu'il ne détermine pas le règlement de l'avarie ; qu'il « peut être débattu par tous éléments contraires, et qu'en « conséquence, les tribunaux français conservent l'indépen- « dance de leur juridiction. »

C'est également ce que décident les Cours d'Angleterre et des États-Unis, relativement aux actes de nos consuls. Elles n'attachent pas, aux certificats des consuls, le caractère d'actes authentiques faisant pleine foi par eux-mêmes. (*Act of evidence.*)

« Je n'attache aucune force probante aux certificats des « consuls, dit le juge Thompson, la loi leur reconnaît des « attributions commerciales, mais aucune qualité pour « faire acte de juridiction, et notamment pour certifier des « titres, jugements ou pièces quelconques. » (CATTLET et KEITH v^s Pa., Ins. Co. 1, Paine 595. — CHURCH v. HUBBART. 2, Cranch. 137. — GARDÈRE v^s COL. INS. CO. 7, Johnson, R. 14.)

Si, en ce qui concerne la date du rapport de mer et l'accomplissement des formalités externes exigées par la loi, le procès-verbal du président, portant réception du rapport de mer, fait pleine foi en justice, il n'en est pas de même, nous l'avons dit, des faits et circonstances déclarées par le capitaine. L'article 247 consacre pour l'assureur le droit de fournir la preuve contraire.

Les principes que nous avons rappelés, en parlant des dispositions de l'article 384 relatives au connaissement, trouvent donc ici leur application naturelle.

Par contre, il est certain que l'absence du rapport de

Digitized by Google

mer ou son insuffisance n'empêchent pas l'assuré d'établir par tous les autres moyens de preuves, et notamment par témoins. la réalité et l'importance du dommage. Ce droit est consacré par une jurisprudence constante. (Marseille, 1er mars 1839. PETROCOCHINO c. ASSUREURS Gl. et Cl. 18, 1,175. — Marseille, 26 novembre 1844; PASTRÉ frères c. ASSUREURS. G. et Cl. 24, 1, 82.)

Il ne nous reste plus, pour terminer ce qui concerne la preuve de l'avarie, qu'à dire quelques mots de la manière dont elle a lieu en Angleterre et aux Etats-Unis.

Nous avons dit que le rapport du capitaine, qui, en France et dans les autres pays du continent, joue le principal rôle dans la preuve du sinistre ou de l'avarie, n'a, tout au plus, en Angleterre et aux États-Unis que la valeur d'un simple document consultatif, dont les énonciations ne peuvent être opposées qu'au capitaine lui-même lorsqu'elles sont à son détriment (1). Ce n'est que par la déposition sous serment (*parol evidence*) du capitaine, des officiers de bord et des matelots, que les déclarations du rapport peuvent acquérir le caractère de certitude exigé par la jurisprudence.

Si le dommage éprouvé a pour cause une prise déclarée valable par un tribunal étranger, l'assuré est tenu de rapporter une expédition du jugement et de prouver que cette expédition est régulière et authentique (2).

Quant au fond même de la décision, c'est un principe depuis longtemps admis en Angleterre, que les jugements étrangers, et surtout les décisions des Cours d'amirauté, font loi entre les parties avec lesquelles elles ont été rendues, à

(1) CHRISTIAN v° COOMBE, 2. Esp. 489.
(2) MARSHALL v° PARKES, 2. Campb. 69.

Digitized by Google

la condition toutefois que la compétence de la Cour dont émane la décision ait été démontrée. (HUGHES v° CORNELIUS. 1. Sherv. 143). Il n'en serait pas de même, s'il s'agissait de jugements rendus par les tribunaux de droit commun. Les Cours d'Angleterre n'admettraient pas l autorité des jugements étrangers, même pour les faits matériels qui s'y trouvent consignés. Mais les cours d'amirauté, et les tribunaux qui en remplissent les fonctions, sont avec raison, considérés comme statuant, non en vertu d'un droit écrit, spécial à une nation déterminée, mais en vertu du droit des gens, et des principes éternels de justice, qui, dans le droit maritime moins que dans tout autre, ont été modifiées par la législations écrite (1). Les Cours d'Amirauté des divers pays sont donc considérées comme un même tribunal, *forum commune gentium*, ainsi que s'exprimait lord Mansfield, et leurs décisions lient les autres tribunaux maritimes, de la même manière que si elles étaient émanées de juges de la même nation.

(1) THE MARY. 1 Cranch. 144.

Digitized by Google

CHAPITRE XI

DE L'ACTION D'AVARIE.

EXCEPTIONS ET FINS DE NON-RECEVOIR

Sommaire.

782. Sens usuel mais abusif du mot *exception*
783. Sa véritable définition juridique.
784. Exceptions de droit commun. — Exceptions spéciales à l'action d'avarie.
785. Exceptions de non-paiement de la prime.
786. Exception tirée de la connaissance antérieure du sinistre.
787. Exception de réticence ou de dissimulation.
788. Exception de fraude en général.
789. Exceptions spéciales à l'exercice de l'action d'avarie.
790. Exception de la réception des marchandises sans protestations. — Son origine.
791. Dispositions de l'ordonnance de 1681 sur ce point.
792. Article 435-436 du Code de commerce français.
793. Caractère de cette fin de non-recevoir. — Elle s'applique à toutes espèces d'actions nées du contrat d'assurances.
794. Mais elle ne s'étend pas à l'assurance sur corps. Motifs de cette distinction.
795. Que faut-il entendre par réception? Arrêt de la Cour de Rouen.

Digitized by Google

796. Observations critiques sur cet arrêt.
797. Comment doit-on calculer le délai de 24 heures pour la protestation?
798. Dans quelle forme la protestation doit-elle avoir lieu?
799. De la condition d'une demande en justice dans le mois de la protestation.
800. De la prescription.
801. Délais de la prescription pour l'action en délaissement.
802. Que faut-il entendre par le jour de la réception de la nouvelle?
803. Délais de prescription pour l'action d'avarie.
804. De l'interruption de la prescription.
805. De la prescription dans les législations étrangères. Codes sarde et espagnol.
806. Code hollandais.
807. Législation suédoise.
808. Législation danoise.
809. Loi prussienne.
810. Ordonnance de Hambourg.
811. Législation anglaise.
812. Déchéance pour défaut de notification.
813. Disposition de l'Ordonnance de Hambourg à cet égard.
814. De quelques autres exceptions.

782. — Dans beaucoup d'esprits, même des plus versés dans la science du droit, l'idée *d'action* éveille nécessairement celle *d'exception;* et, sous ce nom, l'on comprend souvent, comme l'a fait le Code civil lui-même (article 1360 et 1361) toutes espèces de défense à la demande.

Cette réminiscence du vieux système formulaire des Romains a jeté beaucoup de confusion dans cette partie de notre procédure, et a donné lieu aux nombreuses controverses qui remplissent les ouvrages de nos anciens jurisconsultes sur cette matière (1).

Un instant de réflexion suffit cependant pour montrer qu'il y a, dans cette définition de l'exception, confusion du genre à l'espèce; et que, si toute exception est une défense, puisqu'elle contribue à faire repousser l'action, toute défense n'est pas une exception.

(1) M. Bonjean, *Traité des actions*, t. I, p. 412, 530 et suiv.

Digitized by Google

C'est dans ce sens restreint que nous comprenons le titre de ce chapitre.

783. — Nous appelons donc *exception* ou *fin de non-recevoir* les moyens proposés par l'assureur contre l'action d'avarie et qui tendent à faire décider, sans qu'il y ait à examiner au fond le mérite de cette action, que l'assuré n'avait pas le droit de la former.

Ces exceptions ou fins de non-recevoir sont de deux ordres : les unes de droit général, en quelque sorte, et communes à toutes les actions ; les autres, de droit exceptionnel et spéciales à l'action d'avarie.

784. — Nous ne parlerons pas des exceptions de la première classe ; elles rentrent dans les principes généraux du droit ; nous les supposons connus et admis. Les exceptions d'incompétence matérielle ou personnelle, de connexité, de litispendence, etc., ne présentent d'ailleurs rien de particulier en ce qui concerne l'action d'avarie.

Arrivons donc tout de suite aux exceptions spéciales. Les unes se rapportent au contrat d'assurances et à la validité de la police, et concernent ainsi le fond du droit ; les autres sont relatives à l'exercice du droit et à la mise en mouvement de l'action.

785. — Parmi les premières, nous citerons l'exception de non-paiement de la prime, lorsque celle-ci n'a pas été réglée par un billet de prime, ou déclarée compensable avec le sinistre. Cette exception péremptoire partout, puisqu'elle porte sur une condition viscérale du contrat d'assurance, est surtout appliquée avec une extrême rigueur en Angleterre. On a vu, dans le modèle de déclaration que nous avons donné à la fin du chapitre IX, que l'énonciation du payement de la prime est essentielle à la validité de l'assignation. Aussi, est-il de style dans les polices d'assurances, que l'assureur donne quittance de la prime à l'as-

Digitized by Google

suré, alors même qu'elle lui est encore due par le courtier. (CHITTY. Pl., 2. 180. — GRANGER v. HOWARD. — INS. COMP. 5, Wend. 200).

786. — Une autre exception, non moins péremptoire, est celle qui consiste dans la connaissance du sinistre antérieurement à l'assurance. Nous avons dit, dans le livre préliminaire de ce traité, que l'ignorance du sinistre par l'assuré, au moment de la signature de la police, est indispensable à la validité du contrat; et l'on a vu combien la jurisprudence avait, pour ce cas, étendu les moyens de preuve de la connaissance, en admettant même la publicité des journaux et de la commune renommée. Cette exception est fréquemment soulevée, surtout à l'occasion des polices sur bonnes et mauvaises nouvelles.

787. — C'est au même ordre d'exceptions qu'il faut rapporter la fin de non-recevoir tirée de la réticence et de la dissimulation. Le lecteur trouvera à cet égard, pages 230 et suivantes du tome Ier, toutes les explications désirables du caractère et des effets de cette exception.

788. Enfin nous rangerons dans la même catégorie d'exceptions, toutes les fraudes auxquelles peuvent donner lieu, soit les déclarations de l'assuré, soit la conduite du capitaine quand la clause de baraterie n'est pas insérée dans la police. La bonne foi est tellement de l'essence du contrat d'assurance que ce qui, dans un procès ordinaire, ne serait qu'un moyen de défense, s'élève immédiatement à la hauteur d'une fin de non-recevoir absolue, quand il s'agit de l'action d'avarie. « Comme les contrats « d'assurance sont réputés contrats de bonne foi, dit « l'article 56 de l'ancienne ordonnance d'Amsterdam « de 1744, et que, dès lors, la fraude et la supercherie « doivent en être exclues, si, malgré cela, il arrivait qu'il « s'y trouvât quelque fraude, dol ou supercherie de la part

Digitized by Google

« tant de l'assuré que de l'assureur, du maître du navire, du « capitaine ou de tout autre, non-seulement ceux-ci ne pro- « fiteront pas de leur fraude ou de leur supercherie, mais « ils seront responsables des pertes, dommages et intérêts « par eux causés, et punis corporellement pour servir « d'exemple à ceux qui seraient tentés d'agir comme eux, « et même mis à mort comme pirates et voleurs publics, s'il « arrive qu'ils soient coupables de quelque malversation « ou supercherie insigne. »

789. — Ces exceptions relatives à la police et au contrat d'assurance ainsi énumérées, venons maintenant à l'examen des exceptions qui touchent à l'exercice et à la mise en mouvement de l'action d'avarie.

Il y en a deux principales : la réception de la marchandise par le destinataire, sans protestation dans les délais légaux, et la prescription.

La réception de la marchandise à l'arrivée sans protestation va nous occuper tout d'abord.

790. — Cette exception se comprend d'elle-même, et elle tient d'une manière si intime à l'action d'avarie, qu'on peut dire que toutes deux sont contemporaines.

Aussi les plus anciennes lois maritimes mentionnent cette exception et la consacrent. Le Consulat de mer, les Jugements d'Oléron, l'Ordonnance de Wisbuy disposent que l'assureur est déchargé par la réception des marchandises sans protestation.

791. — L'article V du titre XII de l'ordonnance de 1681 portait aussi que « le marchand ne sera recevable à former « aucune demande contre le maître ni contre les assureurs « pour dommage arrivé à sa marchandise, après l'avoir « reçue sans protestation, ni le maître à intenter aucune « action en avarie contre le marchand, après qu'il aura « reçu son fret, sans avoir protesté de sa part. »

Digitized by Google

« Les protestations n'auront aucun effet, porte l'art. 6, « si, dans le mois, elles ne sont suivies d'une demande en « justice. »

792. — Ce sont les propres dispositions de notre Code de commerce. Art. 435. « Sont non recevables :

« Toutes actions contre le capitaine et les assureurs « pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été re- « çue sans protestation ;

« Toutes actions contre l'affréteur pour avaries, si le ca- « pitaine a livré ses marchandises et reçu son fret sans « avoir protesté ;

« Toutes actions en indemnités pour dommages causés « par l'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, « s'il n'a point fait de réclamations. »

Art. 436. « Ces protestations et réclamations sont nulles, « si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre « heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont sui- « vies d'une demande en justice. »

793. — La généralité des termes de ces articles est de nature à frapper l'esprit tout d'abord. Leur laconisme plein de sens montre assez que le législateur n'a pas voulu faire de cette fin de non-recevoir qu'il édicte une mesure particulière restreinte à quelques cas, mais qu'elle s'étend à toutes les actions en indemnités pour cause d'avarie, et qu'elle peut être invoquée par tous ceux qui peuvent être tenus directement ou indirectement de supporter le dommage éprouvé par la marchandise.

Ainsi, au point de vue de l'assurance qui doit seule nous occuper ici, la fin de non-recevoir s'applique aussi bien à l'action en indemnité pour avaries communes, qu'à l'action en indemnité pour avaries particulières. C'est l'opinion de Valin, en commentant l'article 6 du titre XII du 1er livre de l'ordonnance, et son opinion n'a été contredite

Digitized by Google

par personne. L'action en délaissement y est également soumise, en un mot, toutes les fois qu'il y aura eu réception et livraison, et quelle que soit l'action à laquelle donnera lieu l'avarie constatée. (Cass. 12 janv. 1825. — SALAVY D. P. 25. 1. 111. — Aix, 29 novembre 1830. *J. du Palais*, T. 23. p. 891. — Bordeaux, 27 janvier 1829. *J. du Palais*, T. 22. p. 611. — Bordeaux, 7 mai et 18 novembre 1839. *J. du Palais*, 1839. T. 2. p. 287.)

794. — Mais si les dispositions des articles 435 et 436 sont générales et concernent toutes espèces d'avaries sur marchandises, elles sont sans application quand il s'agit d'une assurance sur corps. Il ne peut, en effet, dans ce cas, être question de livraison et de réception, le navire n'étant pas d'ordinaire un objet expédié pour être vendu à un destinataire chargé d'en prendre livraison.

795. — L'article 435 subordonne l'exercice de cette fin de non-recevoir à une condition. C'est que la réception aura eu lieu sans protestation dans les vingt-quatre heures.

Mais que faut-il entendre par la *réception* qui sert de point de départ au délai ?

La loi est restée à cet égard complétement muette, et la jurisprudence en a conclu que l'appréciation de ce fait avait été laissée à la décision souveraine du juge.

Cette opinion, qui a été à bon droit critiquée comme trop absolue, a été émise d'abord par la Cour de Rouen, et consacrée par un arrêt de la Cour régulatrice dans l'espèce suivante :

Lemaître et Dorcy, du Havre, firent assurer le 6 fév. 1841, par la *Cᵉ l'Alliance* pour 19,350 fr. six caisses de soieries expédiées à New-York sur le navire *l'Albany*. — Le navire arriva à sa destination le 5 avril, et, le lendemain, le capitaine fit, pardevant notaire, le protêt des événements de mer qu'il étendit, c'est-à-dire développa, le 21 du même

Digitized by Google

mois. Le 16 avril, les réclamateurs présentèrent une requête au consul de France pour faire vérifier les avaries que l'ouverture des caisses par la douane avait fait découvrir. L'expertise constata effectivement que les soieries avaient été atteintes par l'eau de mer, et ce fait résulte également d'un certificat « des wardens » du port de New-York, officiers publics ayant mission de visiter les navires à leur arrivée, et d'établir l'état des marchandises lors de leur débarquement. — La vente des soieries fut faite avec une perte de 6,832 fr. Toutefois les réclamateurs payèrent le fret au capitaine sans protestation.

Lemaître et Dorcy ayant formé contre les assureurs une demande en remboursement du dommage éprouvé par fortune de mer, la *C° l'Alliance* oppose trois fins de non-recevoir : 1° réception des marchandises de la part des réclamateurs qui paient le fret et ne formulent aucune protestation (art. 435 C. com.) ; 2° défaut de constatation du bon arrivage des soieries avariées, ce qui prive les assureurs, par la faute du réclamateur, de leur recours contre le capitaine ; 3° action tardivement intentée, neuf mois s'étant écoulés entre le jour du débarquement et l'assignation. (Art. 436. C. com.) Subsidiairement, la compagnie d'assurances soutenait qu'il n'y avait pas preuve que les avaries eussent pour cause des fortunes de mer survenues dans le temps des risques, et que, en tout cas, le règlement devait s'en faire d'après les détériorations constatées par les experts, et non d'après le produit des ventes publiques. — Le 26 juillet 1842, jugement du tribunal du Havre, qui, refusant de voir dans le dépôt des marchandises en douane la réception dans le sens de l'art. 435 C. com., condamne les assureurs au paiement des avaries réclamées.

Appel par les assureurs. — Sur la question de savoir

Digitized by Google

si le dépôt en douane doit être assimilé à la réception légale de marchandise exigée par les art. 435, 436 C. com., M. l'avocat général Rouland, s'exprime ainsi : « On prétend que jamais il n'y a eu réception dans le sens légal, attendu que les caisses de soieries ont été transportées du navire dans les magasins de la douane ; qu'elles n'ont jamais été, jusqu'au moment de leur vente, en la possession des réclamateurs, et qu'ainsi, malgré le paiement du fret et la décharge du capitaine, ceux-ci n'ont jamais détenu et accepté les soieries avariées, d'où il suit que leur protestation, faite avant toute réception légale, a conservé l'action contre les assureurs. — Cette doctrine viole directement la loi, qui ne se préoccupe pas et ne peut pas se préoccuper du point de savoir quel est le sort des marchandises une fois débarquées et livrées par le capitaine aux destinataires. En principe, ces derniers n'ont que vingt-quatre heures pour protester à partir du moment de cette délivrance. Il est impossible de prolonger ce délai à raison de circonstances étrangères au capitaine. Pour lui, le fait de la réception s'établit, d'une part, parce qu'il débarque la marchandise, et, de l'autre, parce que le destinataire la fait enlever. Ce fait matériel devient un fait légal, si l'on peut s'exprimer ainsi, dès que vingt-quatre heures se sont écoulées sans protestation. Il y a alors réception consommée. Le transport dans les magasins de la douane, forcé ou volontaire, n'altère en rien ces conséquences, car il n'est pas moins vrai de dire que le capitaine est dessaisi, que la responsabilité cesse, et que tout est désormais aux périls et risques du réclamateur. Et d'ailleurs, en fait, rien n'empêche ce réclamateur, malgré le dépôt en douane, d'opérer l'examen convenable. Dans l'espèce même, les soieries ne payaient aucun droit, et si elles avaient été transportées dans un magasin public, c'était afin de vérifier leur nature,

Digitized by Google

ce qui pouvait s'opérer en même temps que le propriétaire examinait leur état et conditionnement. Il serait désastreux, en droit, d'admettre que le dépôt en douane suspend les délais de la réception. Comment fera le capitaine? Est-ce qu'il sera obligé de savoir quand et comment le propriétaire se saisira directement de la marchandise? Est-ce qu'il devra suivre les divers incidents de dépôt, de vérification et d'enlèvement pour l'énorme quantité d'objets qu'il débarque et qu'il livre à cent destinataires différents? Est-ce qu'il est raisonnable de lui imposer cette surveillance impossible? Est-ce qu'il sera forcé de prolonger son séjour pour constater contre chacun le jour et l'heure où il place définitivement la marchandise dans son magasin? En un mot sera-ce le capitaine qui devra, par une interversion de tous les principes, rechercher et établir tous les éléments de la réception, lorsqu'il est évident que, pour lui, cette réception est constituée par le seul enlèvement de la marchandise sans réclamation pendant vingt-quatre heures? La loi a repoussé formellement un tel système. Elle a voulu, avec un grand esprit de sagesse, que l'avarie fût signalée au moment même où s'opère le dessaisissement du capitaine responsable, et elle n'a admis aucune exception, afin que les fraudes ne pussent être concertées. Ainsi le dépôt en douane n'a pas suspendu le délai de l'art. 435. C. com. » — Arrêt :

« La Cour; — Attendu que les appelants opposent à la demande des intimés trois fins de non-recevoir : la première résultant du défaut de protestation dans le délai légal; la deuxième, de la tardiveté de l'action; la troisième, du défaut de représentation d'un procès-verbal de bon arrimage; — Sur la première et la deuxième fin de non-recevoir : — attendu que les fins de non-recevoir établies par les art. 435 et 436 C. com. reposent sur des principes

Digitized by Google

dont la sagesse et la nécessité ne peuvent être méconnues; — que les brefs délais qu'ils déterminent et les nullités attachées à leur inobservation ont pour but de garantir les assureurs des fraudes auxquelles ils peuvent être exposés, de protéger des intérêts qui, en leur absence, peuvent souvent être mis en péril, et, dans un intérêt plus général encore, de ne pas arrêter ni laisser dans l'incertitude des contestations judiciaires, l'emploi et la direction des capitaux qui forment l'aliment du commerce; — que c'est donc un devoir pour les tribunaux de se conformer strictement aux prescriptions de ces articles et de les appliquer dans l'esprit de la loi; — attendu, néanmoins, qu'il est aussi de principe que les fins de non-recevoir, que les déchéances sont de droit étroit; — que les parties peuvent y renoncer comme à tous les droits que la loi a consacrés en leur faveur; qu'enfin, lorsque des transactions ont été arrêtées de bonne foi, soit tacitement, soit expressément, entre commerçants, on ne peut les annuler que par la preuve manifeste de la violation de la loi; — attendu que, le 8 juin 1841, Lemaître et Dorcy ont fait faire, par leur courtier, au Havre, à l'amiable, aux assureurs, la demande de la somme à laquelle avaient été évaluées les avaries aux six colis de soieries transportés à New-York par *l'Albany*, et au colis transporté au même lieu par le *Charles Caroll*; qu'à cette époque, deux mois ne s'étaient pas encore écoulés depuis la présentation des requêtes des réclamateurs au consul de France à New-York, et qu'en donnant à ces requêtes la valeur d'une protestation, ce qui n'est pas contesté par les parties, en ajoutant au mois accordé par la loi, à compter du jour de ces protestations, le délai des distances déterminé par l'art. 73 C. pr, civ. celui de six mois, les assurés avaient encore plus de cinq mois pour intenter leur action; — attendu que les assurés allèguent que cette demande par eux faite donna

Digitized by Google

lieu à cette époque entre eux et les assureurs à des pourparlers; que ceux-ci prétendirent que les pièces produites à l'appui de la demande amiable ne suffisaient pas; qu'il y avait nécessité pour eux de justifier d'un procès-verbal de bon arrimage s'appliquant spécialement aux colis avariés; que, par suite, ils firent venir d'abord de New-York les procès-verbaux constatant les visites à bord des « port's-wardens » au moment de l'arrivée, puis ensuite et plus tard un certificat constatant l'erreur de date qui s'était glissée dans ces procès-verbaux; — que les assureurs n'admettant que les pourparlers écrits, en contestent les conséquences et prétendent que les termes de leurs réponses aux notifications amiables, loin de contenir l'abandon des fins de non-recevoir, en ont au contraire réservé tous les effets; — que ces notifications et demandes amiables ayant été faites le 8 juin, les assureurs n'ont donné une réponse écrite que le 18, par conséquent après le temps nécessaire pour l'examen et la vérification de la demande; — que, par cette réponse, les assureurs opposent aux assurés qu'ils ne justifient pas d'un procès-verbal de bon arrimage, déduisent, en droit, les conséquences de ce défaut de production, et refusent de payer; — qu'on ne concevrait pas comment les assurés, soigneux de leurs intérêts (puisqu'ils forment au Hâvre leur demande avant les deux mois écoulés depuis que les avaries avaient été constatées à New-York), n'auraient pas formé sur-le-champ leur demande en justice, s'il n'y avait pas eu, ainsi qu'ils le prétendent, un accord au moins tacite entre eux et les assureurs, que ceux-ci payeraient aussitôt la justification produite; qu'on ne concevrait pas davantage, si les assureurs avaient voulu conserver tous leurs droits, une réponse qui n'avait pas alors de but utile, et en tous cas des motifs spécialement déduits, quand il ne s'agissait que d'un simple refus de payement; — que la

Digitized by Google

réponse des assureurs à la dernière notification, celle du 12 février 1842, en la rapprochant de la première, prouve plus explicitement encore la vérité de l'allégation des assurés qu'il n'y a jamais eu de débats entre eux que sur le bon arrimage des colis, et que les pourparlers s'étaient prolongés par la nécessité de la justification des pièces, et de leur arrivée de New-York ; — qu'en effet cette réponse commence en ces termes : « Les assureurs soussignés ne peuvent que persister dans leur première réponse, les nouvelles pièces produites, loin de combattre leurs objections, ne servent au contraire qu'à les confirmer ; » puis après une discussion étendue des pièces produites, qui n'étaient autres que les procès-verbaux constatant la visite du navire à l'arrivée et la preuve, suivant les assurés, du bon arrimage, le dire se termine ainsi : « Et par suite, les premiers moyens opposés par les soussignés (assureurs) restent dans toute leur force. »

« Attendu que ces pourparlers des parties repoussent la déchéance résultant des délais qui se sont écoulés pendant qu'ils avaient lieu, et rendent irrecevable la seconde fin de non-recevoir ; — attendu que la nature de ces pourparlers et la discussion qui s'est engagée entre les parties, sur le droit au fond, ont emporté virtuellement, de la part des assureurs, renonciation à la première fin de non-recevoir, celle qu'ils avaient à opposer à l'action même avant toute discussion, et constituant, de leur part, la reconnaissance de la recevabilité de cette action ; — attendu, d'ailleurs, sur cette première fin de non-recevoir, que lorsque la loi a voulu que la protestation du réclamateur fût faite dans les vingt-quatre heures de la réception de la marchandise, elle a entendu que, par cette réception, l'assuré ou le réclamateur devaient nécessairement avoir été mis dans la possibilité d'acquérir la connaissance de l'avarie, objet de

Digitized by Google

la protestation ; — qu'en ne déterminant pas quels faits constitueraient la réception, la loi a voulu laisser aux tribunaux la faculté de décider, suivant les circonstances, à quel moment l'assuré ou le réclamateur seraient réputés avoir reçu la marchandise ; — attendu qu'il est constant que les sept colis de soieries ne présentaient, au moment du débarquement, aucune trace extérieure d'avarie ; — que ces colis ont été immédiatement placés dans les magasins de la douane publique, non pour la perception du droit d'entrée, mais pour la vérification du contenu des colis ; — que ce n'est qu'à leur ouverture par les employés de la douane, en présence du réclamateur, que celui-ci a pu reconnaître l'existence des avaries ; — que, conformément à l'usage du lieu, les « port's wardens » sont venus aussitôt constater les avaries dans les magasins de la douane ; — que les réclamateurs ont porté immédiatement requête au consul de France, et protesté ; que si la mise à quai en présence du réclamateur peut constituer, dans les cas ordinaires, de la part de ce dernier, une réception, en ce sens que la marchandise est dès lors à ses risques et périls, il n'en peut être ainsi de la réception qui fait courir le délai de la protestation ; — que, dans l'espèce, les réclamateurs ayant été dans l'impossibilité de pouvoir connaître les avaries avant l'ouverture des colis en douane, il serait contraire à l'équité de faire courir les délais de la protestation avant cette ouverture ; — attendu que chacun de ces capitaines ne pouvant être responsable des avaries, ainsi qu'il sera établi sur la troisième fin de non-recevoir, la signification de la protestation à sa personne par le réclamateur, était sans objet ; — que les protestations entre les mains du consul de France et les dénonciations depuis faites aux assureurs, ont suffisamment rempli, quant à la signification, le but de la loi.

Digitized by Google

«Sur la troisième fin de non-recevoir : — Attendu qu'aux termes de l'art. 222 Cod. comm., le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge ; — que, pour mettre à couvert sa responsabilité quant à l'arrimage de la marchandise, il est d'usage qu'il fasse dresser à l'arrivée du navire, par les officiers de port, pour ce compétents, procès-verbal constatant le bon arrimage ; — que la jurisprudence a consacré que l'existence de ce procès-verbal déchargeait le capitaine ; — qu'il ne faut pas en conclure que le défaut de ce procès-verbal, qui n'est pas d'ailleurs exigé par la loi, rende le capitaine nécessairement et par cela même passible des avaries de la marchandise ; — que la seule conséquence à tirer de ce qu'il ne présente pas ce procès-verbal est qu'il reste frappé de la responsabilité légale ; — qu'il peut alors, aux termes du principe général posé en l'art. 230 Cod. comm., faire la preuve de tous faits tendant à la décharge de cette responsabilité ; — Attendu qu'aucun indice extérieur n'annonçait l'avarie des colis, on ne peut s'étonner que les capitaines n'aient pas fait constater spécialement leur bon arrimage ; — qu'il résulte du procès-verbal des « port's wardens » que ces officiers publics se sont transportés à bord de l'*Albany* et du *Charles-Caroll* au moment de l'arrivée ; qu'ils ont fait un sévère et soigneux examen des écoutilles, les ont trouvées bien fermées et sèches ; que les ballots, signalés par eux comme avariés, étaient bien arrimés, mais endommagés par l'élargissement du navire et du pont ; que ces mêmes «port's wardens» attestent, dans le certificat rectificatif des dates de leurs procès-verbaux, que les cargaisons étaient dans un état général de bon arrimage ; — que le rapport du capitaine, du 6 avril 1841, étendu le 21 du même mois, pour l'*Albany*, et le rapport du capitaine du 15 mai, pour le *Charles-Caroll*, constatent que, pendant leur voyage,

Digitized by Google

ces deux bâtiments avaient rencontré des vents frais, de grosses mers qui avaient fatigué ces navires, qui avaient alors fait et embarqué de l'eau ; que si de ces faits l'on rapproche : 1° l'attestation des « port's wardens » lors de la visite des colis en douane, constatant que ces colis avaient été endommagés par l'eau de mer pendant l'importation ; 2° le procès-verbal des experts français, constatant aussi que les marchandises avaient été avariées par l'eau de mer pendant la traversée, il en résulte preuve suffisante que les avaries ont été causées par fortune de mer, dans le temps et dans le lieu des risques ; — qu'il suit de là que les capitaines ne devaient pas être responsables des avaries ; que les assureurs ne peuvent imputer à tort aux assurés de ne leur avoir pas signifié la protestation, et ne peuvent fonder une fin de non-recevoir sur l'impossibilité où sont les assurés de ne pouvoir les subroger contre ces capitaines, dans une action qui ne pourrait être aujourd'hui pour eux la base d'aucune réclamation fondée.

«Au fond,—attendu qu'en assurant au Havre les six colis embarqués sur *l'Albany* et le colis embarqué sur le *Charles Caroll*, les assureurs sont présumés avoir reconnu le bon état de la marchandise ; qu'ils ne peuvent appuyer leurs prétentions de fraude antérieure à l'arrivée que sur des présomptions vagues et des allégations dénuées de preuve; — Sur les conclusions subsidiaires; attendu qu'en prenant pour base du règlement d'avaries la vente publique des marchandises assurées, les premiers juges ont fait une saine appréciation des circonstances, et que les appelants n'ont point allégué qu'il en résultât pour eux de préjudice. Confirme.» — (Cour de Rouen. 30 Janvier 1843. D. p. 43. 2. 74.)

Pourvoi contre cet arrêt formé par les assureurs.

Arrêt de rejet de la chambre des requêtes, ainsi conçu :

Digitized by Google

«Attendu que l'arrêt attaqué, pour rejeter la fin de non-recevoir prise de ce que l'assignation n'aurait pas été donnée par les assurés dans les délais fixés par la loi à partir de la protestation, se fonde sur des faits, des pourparlers, des écrits qui ont eu lieu entre les parties, et qu'il a pu, dans ces circonstances, appréciant ces arrêts et ces faits, en conclure, sans violer la loi, que les assureurs avaient renoncé à la fin de non-recevoir prise du défaut d'assignation dans les délais, et, par suite, à celle qui serait résultée du défaut de protestation, en temps utile. Rejette.» (C. cass. rej. 17 mars 1846. D. P. 46. 1. 266.

796. — Nous n'avons pas reculé devant la citation *in extenso* de cet arrêt, pour mieux mettre en relief et comparer entre elles les deux opinions qui se sont produites dans le débat : celle des assurés, adoptée par la Cour, et celle des assureurs, qui a puisé une si grande force dans les observations de l'éminent organe du ministère public.

Pour nous, le choix n'est pas douteux.

Nous comprenons, qu'au point de vue, où elle s'était placée, d'un pouvoir absolu d'appréciation de la part du juge, la cour de Rouen ait été entraînée à décider en principe que la réception, c'est la vérification, et que du moment où la vérification n'a pas eu lieu, il n'y a pas eu réception. Mais comment les observations si sages et si profondes du ministère public ne l'ont-elles pas avertie de son erreur ? Comment n'a-t-elle pas vu que le législateur, en accordant vingt-quatre heures pour la vérification, avait clairement montré que la réception et la vérification étaient, à ses yeux, deux faits distincts et séparés ; que le second, la vérification, dépendait tout entière de la volonté du destinataire assuré, et s'accomplissait à ses risques et périls ; tandis que l'autre, la réception, était commune au destinataire et au capitaine ; puisqu'à l'égard du capitaine il mettait fin à son mandat,

Digitized by Google

qui était d'amener la marchandise à bon sauvement, et qu'à l'égard de l'autre, il faisait courir le délai de la vérification et de la protestation en cas d'avarie.

N'est-il pas évident, comme le disait M. Rouland, qu'obliger le capitaine à assister à la vérification, à la provoquer même, et dans tous les cas à attendre qu'elle soit devenue possible, disons plus, aisée et à la convenance du destinataire, c'est intervertir tous les rôles, c'est donner au capitaine une charge souvent impossible; dans tous les cas, c'est lui imposer une obligation que rien dans la loi n'autorise. Et s'il plaît au destinataire de vendre la marchandise pendant son séjour à quai, ou son transport dans les bâtiments de l'entrepôt, le capitaine sera-t-il tenu de suivre la marchandise dans toutes ses vicissitudes commerciales, et d'attendre que le dernier acquéreur consente à vérifier la marchandise et à dégager sa responsabilité de commissionnaire de transport?

On voit à quelles conséquences pleines de périls, ou tout au moins d'arbitraire, conduit ce système adopté par la cour de Rouen. Il a néanmoins prévalu dans la jurisprudence, toutefois avec des tempéraments qu'ont imposés la pratique et l'esprit d'équité qui domine les tribunaux consulaires.

797. — La seconde condition essentielle de la fin de non-recevoir établie par l'article 435, c'est la protestation dans les vingt-quatre heures.

Quant au délai, la loi se montre d'une extrême rigueur, et la jurisprudence n'a pas été tentée de l'étendre par des concessions plus ou moins équitables. Sans doute, il peut-être parfois très-incommode et très-difficile d'opérer, dans un si court espace de temps, la vérification de quantités souvent considérables de marchandises qui s'accumulent à l'arrivée de navires de long cours et d'un fort tonnage. Mais

Digitized by Google

au-dessus de ces inconvénients, vient se placer l'intérêt bien autrement grave du commerce qui demande, avant tout, la rapidité des transactions, afin d'obtenir la liberté des mouvements et de pouvoir disposer le plus tôt possible des instruments dont il se sert. Il arrive souvent qu'aussitôt déchargé, un navire entre en charge pour une nouvelle destination. Que serait-ce s'il lui fallait attendre que tous les objets de sa précédente cargaison eussent été vérifiés au jour et à la convenance des destinataires! L'impossibilité matérielle de vérification et la force majeure sont donc les seules causes qui puissent relever le destinataire de l'obligation de vérifier la marchandise dans les vingt-quatre heures de la réception. Sur ce point, arrêts et auteurs sont d'accord; ce qui prouve une fois de plus combien le système de l'arrêt de Rouen est peu juridique. Car comment admettre que le législateur ait accordé un temps illimité pour servir de point de départ à une formalité qui doit s'accomplir en vingt-quatre heures!

798. — Mais si la loi se montre rigoureuse, en ce qui concerne le délai de protestation, elle ne se montre pas exigeante relativement aux formes de la protestation.

Tout acte qui a pour effet de constater, dans les délais de la loi, ce qu'il importe de connaître et ce qui peut donner lieu à une action en justice, remplira le vœu de l'article 436. Il n'y a rien à cet égard de sacramentel.

Ainsi, un rapport d'expert constatant les avaries, sans autre déclaration du destinataire, peut tenir lieu de protestation. (Cass. Req. rej. 12 janvier 1825. Salavy. D. p. 25. 1. 111.)

Ainsi encore une requête présentée au consul à l'effet de faire nommer des experts chargés de constater les avaries. (Bordeaux, 30 mars 1840. D. p. 40, 2,161.)

Enfin le refus de prendre livraison à l'arrivée des mar-

Digitized by Google

chandises, le fait de les laisser déposer par le capitaine en des mains étrangères constitue également une protestation, si ces actes ont été suivis d'une requête à fin de nomination d'experts vérificateurs. Vainement le capitaine objecterait-il que le destinataire a payé le fret et les frais de débarquement et fait procéder judiciairement à la vente, en arrière de lui. (Cass. 14 juin 1842. Durin. D., p. 42. 1, 364.)

Mais si la vérification des marchandises n'avait pas eu lieu contradictoirement; si elle s'était bornée à la simple vérification des colis, sans autre garantie ni contrôle, ce seul fait, indépendamment de toute déclaration écrite, ne saurait tenir lieu des protestations exigées par la loi. (Bordeaux, 29 août 1854. Sasselles. D., p. 55, 2, 92.)

Par contre, il faudrait présumer la renonciation au bénéfice de la fin de non-recevoir par les assureurs, si, dans leur correspondance avec l'assuré, ceux-ci avaient promis de faire droit à la réclamation, à condition que certaines pièces justificatives seraient produites. (Cass. 17 mars 1846. Lemaitre, D., p. 46, 1, 266.)

799. — Mais les protestations, quelque formelles qu'elles fussent, ne suffiraient pas pour échapper à la fin de non-recevoir établie par l'article 435. Il faut encore qu'elles aient été suivies d'une demande en justice dans le mois de leur date.

Cette disposition, dont le motif se comprend aisément, doit s'entendre *stricto sensu* d'un ajournement devant le tribunal, avec conclusion à une condamnation. Une simple demande tendant à nomination d'experts ne remplirait pas le but et ne donnerait pas la garantie que le dommage est sérieux et que la réclamation n'est pas une simple menace ou un moyen de retarder le payement du fret. (Cass. 27 novembre 1822. S. V. C. n. T. 7, à sa date.)

Ce délai d'un mois accordé par l'article 436, à l'effet

Digitized by Google

d'introduire contre le capitaine ou les assureurs l'action en réparation d'avaries, est susceptible de l'augmentation de distanceindiquée par l'article 73 du Code de procédure. Le droit commun reprend ici son empire. (Rouen 30 janvier 1843, déjà cité. D., p. 43, 2, 74.)

Voilà ce que nous avions à dire de la première fin de non-recevoir spéciale à l'action d'avarie et portant sur l'exercice même de cette action. Passons à la seconde qui est la prespription. Nous rencontrerons ici encore le concours des règles du droit commun et de certaines dispositions exceptionnelles, nécessitées par la matière elle-même.

800. — La prescription, la seconde des exceptions péremptoires que nous avons énumérées plus haut, se rattache à la précédente par des liens intimes.

Nous avons vu que les dispositions des articles 435 et 436 s'appliquent également à l'action d'avarie et à l'action en délaissement; que, dans le cas de dommage partiel, comme dans le cas de perte totale ou de détérioration équivalant à la perte totale, l'assuré était tenu de faire des protestations contre la remise de la marchandise et de faire suivre ces protestations d'une demande en justice intentée dans le mois de leur date. Il semblait donc naturel de continuer cette assimilation des deux actions en délaissement et en avarie et d'établir, pour l'une comme pour l'autre, un même délai de prescription.

Le projet de Code de commerce avait, en effet, dérogé aux dispositions du titre XII, livre 1er de l'Ordonnance, sous ce rapport, en soumettant l'action en délaissement comme l'action d'avarie à la prescription de cinq ans. Mais sur les observations du commerce, notamment des ports de Rouen et de Bordeaux, le Conseil d'État renonça à ce système. « Nous convenons, disait le rapporteur de la commission « du Conseil d'État, que s'il y a fraude de la part de l'assuré,

Digitized by Google

« il peut abuser de ce délai, pour dissimuler les preuves « que l'assureur pourra établir contre lui : il peut tirer avan- « tage de cette faculté que lui donne la loi, pour masquer « sa perfidie et profiter de la négligence de l'assureur. On « sait que, dans les affaires de commerce, le temps efface « bien des souvenirs. Un assureur pourrait donc être atta- « qué en payement d'une assurance au moment où tous les « faits qu'il lui importe de connaître seraient effacés de « sa mémoire (1). »

Ces observations, pleines de justesse et d'une grande vérité pratique, parurent déterminantes au Conseil d'État. Le projet fut modifié, et l'article 431 rédigé de manière à renvoyer, pour les délais de la prescription de l'action en délaissement, aux dispositions de l'article 373.

801. — Quoique jusqu'à présent nous ayons laissé complètement en dehors de notre sujet tout ce qui concerne le délaissement, nous croyons nécessaire de donner quelques explications relativement aux délais de prescription de l'action en délaissement, pour rendre plus facile l'intelligence des dispositions des lois étrangères, qui n'ont pas établi, entre ces deux actions, une distinction aussi nette que notre Code de commerce.

L'article 373 porte : « Le délaissement doit être fait aux « assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la « réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports « ou côtes de l'Europe ou sur celles d'Asie et d'Afrique, « dans la Méditerranée, ou bien en cas de prise de la ré- « ception de celle de la conduite du navire dans l'un des « ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées ;

« Dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle

(1) Analyse raisonnée des observations des tribunaux, p. 99 et 100.

Digitized by Google

« ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colo-
« nies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries,
« Madère, et autres îles des côtes occidentales d'Afrique et
« orientales d'Amérique ;

« Dans le délai de deux ans, après la nouvelle des pertes
« arrivées ou des prises conduites dans les autres parties
« du monde.

« Et ces délais passés, les assurés ne sont plus recevables
« à faire le délaissement. »

802. — En fixant pour point de départ du délai le jour de la réception de la nouvelle, le législateur n'a pas entendu que ce serait le jour où la nouvelle parviendrait à l'un quelconque des intéressés dans le sinistre, tel que l'armateur non assuré, mais le jour où cette nouvelle parviendrait à l'assuré lui-même (1). A moins cependant que la nouvelle n'ait pris un tel caractère de notoriété publique, qu'il n'ait pas été possible à l'assuré de l'ignorer. La publicité des journaux, quand les renseignements qu'ils donnent acquièrent le degré de précision suffisant, pour sortir de la classe des bruits vagues et des rumeurs sans consistance, cette publicité, disons-nous, est équivalente aux avis directs qui auraient pu être donnés à l'assuré. A plus forte raison, faudrait-il faire courir le délai du jour de l'insertion dans les journaux, si des témoignages nombreux étaient venus se joindre aux avis publiés par la voie de la presse.

803. — Voilà pour l'action en délaissement. L'action d'avarie est soumise à une autre prescription.

« Art. 432. — Toute action dérivant d'un contrat à la
« grosse ou d'une police d'assurances est prescrite après
« cinq ans, à partir de la date du contrat. »

Cet article est d'une application générale et comprend

(1) Cass. 6. janvier, 1813. S. V. N. 4, 1, 257.

Digitized by Google

toutes les actions d'indemnités, de payement de prime, etc. Si, pour l'action d'avarie, le législateur a cru pouvoir ne pas tenir compte des considérations qui l'ont déterminé à admettre pour le délaissement des délais plus courts, notamment la difficulté de recueillir les renseignements ou de conserver les pièces justificatives du dommage pendant un si long espace de temps, c'est qu'il comptait sur les dispositions des articles 435 et 436, pour écarter toutes les fraudes et faire tomber, devant des déchéances d'une autre nature, les essais tardifs de réclamation qu'on tenterait de faire, après la dispersion des documents utiles à l'assureur.

Le législateur n'a pas remarqué toutefois que ces articles 435 et 436 ne s'appliquent pas dans les cas de naufrage, de prise, d'échouement avec bris, cas qui, s'ils donnent lieu au délaissement, ne laissent pas moins à l'assuré la faculté d'agir par l'action d'avarie.

Il est évident qu'ici l'assureur est complètement à la merci de l'assuré, et que les inconvénients que signalait le commerce de Bordeaux et de Rouen se reproduisent complètement.

804. — Outre les causes d'interruption établies par le droit commun, notamment la reconnaissance, faite par le débiteur ou le possesseur, du droit contre lequel il prescrivait (article 2,248, C. N.), l'article 434 a encore établi que la prescription quinquennale ne peut avoir lieu, s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire.

Dans l'ancien droit, on avait prétendu étendre l'effet interruptif à la reconnaissance par l'assureur du droit de l'assuré, non-seulement à la reconnaissance écrite, mais encore à de simples pourparlers. Cette extension abusive n'est plus autorisée aujourd'hui; la jurisprudence exige

Digitized by Google

une reconnaissance formelle et précise. (Cass. 29 avril 1835, D. p. 35, 1, 226.)

805. — Les législations maritimes étrangères ne sont pas du tout uniformes, en ce qui concerne les délais de la prescription, soit de l'action d'avarie, soit de l'action en délaissement.

Les unes, comme le code espagnol et le code sarde, ont adopté les dispositions de notre Code de commerce français. D'autres ont conservé l'assimilation des deux actions consacrées par notre ancienne Ordonnance de 1681; d'autres enfin ont laissé les délais de cette prescription soumis au droit commun.

Nous ne citerons pas les textes des codes sarde et espagnol relatifs à ce point. Ils sont conformes aux articles 373 et 432 de notre code. (Articles 461 et 462 du code sarde. — Articles 997 et 998 du code espagnol.)

806. — Le code hollandais (article 743) établit un délai de trois ans pour la prescription de toutes actions résultant d'un contrat de grosse ou d'assurances. Ce délai court du jour de la signature du contrat.

« Toutes réclamations, dit l'article 744, faites pour cause « d'avaries communes par les contribuables sont prescrites « par deux ans. »

L'ancienne loi commerciale des Pays-Bas avait réduit les délais de la prescription à des termes beaucoup plus courts : deux ans pour toutes les actions résultant d'un sinistre arrivé sur les côtes d'Europe, d'Asie, d'Afrique, de la mer Méditerranée et de la mer Noire ; trois ans, pour celles résultant de sinistres arrivés aux Indes occidentales, à Madère, aux Açores et autres îles situées sur les côtes ouest de l'Afrique et est de l'Amérique du sud ; et pour toutes les autres un délai de cinq ans. Ces dispositions ont été l'objet de vives critiques, dans la discussion du nouveau

Digitized by Google

Code de commerce par les États généraux en 1835 ; et les articles du titre XI, relatifs à la prescription, ont été par suite modifiés dans le sens qu'on vient de lire plus haut (1).

Du reste, il n'a été apporté aucun changement aux dispositions relatives aux causes interruptives de la prescription et au point de départ du délai. Nous nous bornerons seulement à faire remarquer la disposition de l'article 747 qui autorise à déférer le serment à celui qui invoque la prescription des articles 741 à 743, c'est-à-dire notamment la prescription de trois ans, contre toute action d'avarie.

807. — Les anciennes ordonnances de Suède de 1667 accordaient un délai d'un an et demi ou de trois ans pour l'exercice de l'action d'avarie, suivant que le dommage était survenu dans les parages d'Europe ou au-delà de ces parages. Ces délais ont été changés par la loi nouvelle (*Forsakrings balk*, cap. 17) qui accorde un délai de six mois, lorsque l'avarie a eu lieu dans la mer Baltique et les ports situés sur la mer du Nord et côtes voisines; d'un an et jour lorsqu'il s'agit d'avaries survenues dans la mer Méditerranée, aux côtes du Levant, de Barbarie, aux îles Canaries, Madère, etc., et trois ans pour toutes les avaries survenues au-delà.

L'effet de la prescription n'est pas absolu en Suède, comme dans les autres contrées ; il peut être suspendu pour causes graves et de l'avis d'hommes probes et consciencieux. Il peut même être accordé des lettres de restitution, lorsque la déchéance a été encourue. (*Kon. Maj.*, *forsakrings stadga*, art. 3, § 1 et 2.

(1) Voy. à cet égard les observations publiées par M. Donker Curtius van Tienhoven. (Opinions énoncées à l'occasion de la discussion du nouveau Code de commerce, etc., p. 108 et suiv.)

Digitized by Google

808. — Il n'existe pas dans la loi danoise de 1683 sur le commerce maritime (*Danske lov*) de dispositions spéciales relatives à la prescription de l'action d'avarie. Elle est soumise aux règles du droit commun. Mais l'article 11 du chapitre 6 de l'ordonnance dispose, relativement aux pertes totales et à l'action en délaissement, qu'un délai d'un an est accordé pour les sinistres survenus en Europe, et de deux ans si le sinistre a eu lieu au-delà.

809. — Voici quelles sont les dispositions de la loi prussienne relativement à la prescription de l'action d'avarie :

§ 2347. « L'action doit être intentée dans le délai de « six mois, lorsque le dommage a eu lieu dans la mer Bal- « tique ou dans celle du nord, ou dans l'un des ports qui « en dépendent.

§ 2348. « Lorsque le dommage a eu lieu dans la Méditer- « ranée, sur les côtes de Syrie ou de Barbarie, dans l'Ar- « chipel, l'action doit être intentée dans le délai d'un an.

§ 2349. « Pour toutes les autres parties du monde, le dé- « lai est de deux ans.

§ 2350. « Ces délais courent, pour une perte totale, du « jour où l'assuré a été avisé des principales circonstances « du sinistre.

§ 2351. « S'il y a eu délaissement, le délai court du « jour de la notification dudit, sans égard à la date des « précédents avis.

§ 2352. « Dans tous les autres cas, ce délai court du « jour où le dommage a été évalué et où l'indemnité a été « suffisamment fixée pour devenir une créance liquide, de « façon à ce qu'il puisse y être judiciairement statué.

§ 2353. « Après l'expiration de ces délais, et à moins « que l'assuré n'ait à faire valoir quelqu'une des causes « d'exceptions prévues par les § 512, 534, du titre IX, « l'action d'avarie est éteinte.

Digitized by Google

§ 2354. « La prescription n'est interrompue que par « l'introduction d'une demande judiciaire, ou par la recon- « naissance écrite du droit à l'indemnité de l'assuré.

§ 2356. « Si la prescription a été interrompue, l'action « ne peut alors être prescrite que par trente ans. »

Ces dispositions sont trop précises et trop détaillées pour avoir besoin de commentaires.

810. — A Hambourg, l'ordonnance de 1731 porte dans les articles 1 et 2 de son titre XVII :

« Quand un sinistre ou une avarie surviennent au na- « vire, l'assuré est tenu d'en avertir l'assureur dans le cours « d'un an, si le sinistre a eu lieu sur les côtes d'Europe, et « de deux ans, s'il a eu lieu dans d'autres parages. Dans « ce délai, l'avarie doit être réglée et les pièces justificatives « fournies au courtier qui constatera lui-même la date de « leur remise. Si, dans le délai de dix ans, à partir de cette « époque, l'assuré ne demande pas le payement de l'avarie « ainsi réglée, et, en cas de refus, n'introduit pas une instance « judiciaire contre l'assureur, l'action est éteinte et l'assu- « reur ou ses héritiers ne sont plus tenus. »

Ceci demande une explication.

On voit par le texte de ces deux articles que l'ordonnance établit une double déchéance contre l'assuré ; la première s'applique dans le cas où l'assuré néglige de notifier à l'assureur la survenance du sinistre ou de l'avarie. Nous aurons occasion d'y revenir tout à l'heure. L'autre s'applique dans le cas où l'avarie, ayant été d'ailleurs notifiée et réglée, l'assuré négligerait d'en réclamer le payement dans les dix ans du règlement. Cette dernière disposition est une dérogation au droit commun établi par la législation hambourgeoise. Le délai ordinaire de la prescription pour toute action en général est, d'après cette législation, de dix ans entre présents, et vingt ans entre absents. (Stat. Hamb. Par-

Digitized by Google

tie 1re, tit. XXI, art. 2 et 3). Mais, à raison de la célérité qu'exigent les affaires commerciales, l'ordonnance n'a maintenu que le délai de dix ans entre absents comme entre présents (1).

811. — L'assimilation complète qui existe, d'après les lois anglaises, entre l'action d'avarie et les autres actions judiciaires indique par avance qu'il n'existe pas dans cette législation de disposition spéciale relativement à la prescription de l'action d'avarie. C'est donc la prescription ordinaire de six ans qui s'y applique, et qui n'est interrompue que par la reconnaissance écrite par l'assureur du droit de l'assuré à l'indemnité. (Stat. 9. Georges IV. C. 14. S. 1.)

812.—A côté de la déchéance par prescription, quelques législations ont placé une autre déchéance résultant du défaut de notification de l'avarie par l'assuré dans un certain délai.

C'est un principe général et universellement admis que l'assuré est tenu de faire connaître à l'assureur toutes les nouvelles qui lui parviennent du navire ou de la cargaison assurée, et surtout tous les sinistres ou avaries qui peuvent atteindre ces objets.

Toutefois cette communication par l'assuré à l'assureur, qui est un devoir partout, n'a pas été partout prescrite à peine de déchéance.

Le Code de commerce français, dont nous avons vu la sévérité en ce qui concerne la protestation à l'arrivée de la marchandise, n'a attaché aucune peine de déchéance à l'inaccomplissement de l'obligation, pour l'assuré, d'avertir l'assureur du sinistre ou de l'avarie. Il en est de même

(1) Meno pohl. T. IV, p. 769.—Baumeisten, *Das Privatrecht der freien und hanse Stadt Hamburg.* (1856) T. I. p. 69 à 82. — Tecklenborg, *Handbuch* v° *Schaden*, p. 361.

Digitized by Google

des Codes sarde, espagnol, hollandais, rédigés sous l'inspiration de notre loi commerciale.

813. — A Hambourg, au contraire, il en est tout différemment. On vient de voir, par l'article 1er du titre XVII de l'Ordonnance, que l'assuré perd tous ses droits si, dans le délai d'un an pour les contrées d'Europe, et dans le délai de deux ans pour les contrées situées au-delà, il n'a pas notifié le dommage aux assureurs par voie de courtier, et si la date du jour où la notification a été faite n'a pas été constatée de la main du courtier. Cette disposition est la conséquence et la sanction de celle du titre précédent (titre XVI, article 1er), qui oblige l'assuré à donner avis du dommage, par intermédiaire de courtier, à l'assureur qui, dès que les documents relatifs aux sinistres sont parvenus, doit payer le dommage dans l'espace de deux mois, après la déduction ordinaire de 2 p. 100.

Ces délais, il est à peine nécessaire de le faire remarquer, sont tout à fait différents de ceux établis pour autoriser le délaissement pour défaut de nouvelles. Ils supposent, au contraire, l'existence des nouvelles et ne commencent à courir que du moment où ces nouvelles sont parvenues à l'assuré.

814. — On a également rangé parmi les fins de non-recevoir de l'action d'avarie, l'exception de non mise en risque, l'exception de non réalité des avaries, et celle de baraterie de patron. Mais il est évident que ce sont là des défenses au fond même de la demande, plutôt que des fins de non-recevoir, dont la justification ait pour effet de repousser l'action sans examen du fond. Nous en avons dit assez, dans le chapitre précédent, en parlant des preuves, pour que le lecteur soit parfaitement éclairé sur les conditions indispensables à la justification du chargé et de l'avarie.

Digitized by Google

CHAPITRE XII.

DU PAYEMENT DE L'INDEMNITÉ.

Sommaire.

815. Du payement.
816. Définition.
817. Suite.
818. Dans quel délai le payement doit-il s'effectuer?
819. Délais fixés dans les polices.
820. Législations étrangères. Code espagnol.
821. Code hollandais.
822. Législation suédoise et danoise.
823. Usages anglais relativement aux délais de payement.
824. Usages des compagnies américaines.
825. Code russe.
826. Du payement provisoire.
827. Origine historique.
828. Législations étrangères.
829. Caractère du payement provisoire.
830. Partage de l'indemnité entre plusieurs assureurs.
831. De l'escompte ou bonification de payement.
832. De l'imputation de la franchise de 1 p. 100.
833. En quelle monnaie le payement doit-il s'effectuer?
834. De la compensation entre l'assureur et l'assuré.
835. A qui le payement doit-il se faire?
836. Du payement dans le cas de polices à ordre et au porteur.
837. Du payement en cas d'assurance pour compte.
838. De la quittance de payement.

Digitized by Google

815. — Nous abordons, avec l'examen du payement de l'indemnité, la dernière partie de ce livre.

Dans les chapitres précédents, on a vu comment se produisent et se règlent les avaries particulières, et comment, en cas de contestation, s'exerce l'action d'avarie, à quelles exceptions elle donne lieu et à quelle prescription elle est soumise.

Maintenant il nous reste à parler de ce qui est le but du règlement contentieux, comme du règlement amiable, du payement de l'indemnité.

816. — Il est superflu sans doute de faire remarquer que, par ce mot payement, nous n'entendons pas seulement l'acquittement en espèces de l'indemnité due par l'assureur, mais aussi tout autre mode de libération dont la convention aurait déterminé l'emploi pour indemniser l'assuré : *Solvere dicitur eum qui fecit quod facere promisit.* (L. 176, *De verb. oblig*).

817. — On sait déjà qu'en matière d'assurances maritimes, comme en toute autre, il y a deux modes de payement : le payement amiable effectué sur la simple justification du chargé et de l'avarie, et le payement judiciaire, effectué seulement après procès et en exécution d'une condamnation de justice.

Des deux modes, lequel est le plus fréquemment employé ?

« Les assureurs, dit Émérigon, n'ont jamais eu la réputation d'être faciles à se rendre en justice. On les accuse d'user de subterfuges et d'exceptions illusoires pour éluder le payement de la perte. « *Assecuratores plerumque, differendæ solutionis causa, nodum in scirpo quærunt*, » disait Straccha des assureurs de son temps (Straccha, gl. 29 n° 1). »

Cette accusation est-elle encore méritée de nos jours ?

Digitized by Google

Il semble que l'immense développement pris aujourd'hui par les assurances maritimes, la création de grandes compagnies intéressées à s'assurer une nombreuse clientèle par la loyauté et la promptitude avec laquelle elles règlent les sinistres, enfin, les habitudes de célérité qui ont pénétré dans toutes les branches du commerce, que tout cela, disons-nous, a dû modifier profondément les fâcheux usages dont se plaignaient les vieux auteurs; et que, si l'antique préjugé contre la disposition des assureurs à payer les sinistres, subsiste encore dans beaucoup d'esprits, il a singulièrement perdu de sa justesse et de sa réalité pratique.

Quoi qu'il en soit, il est certain qu'un très-grand nombre de règlements d'avarie s'opèrent et se terminent par les voies amiables, sans recours à la justice, et que si les compagnies d'assurances peuvent encourir un reproche, ce n'est pas de se montrer trop difficiles pour la justification des dommages.

818. — Le payement donne lieu à plusieurs questions que nous allons examiner successivement.

La première est de savoir dans quel délai et dans quel lieu le payement doit s'effectuer.

Il faut distinguer à cet égard entre le payement par suite de délaissement et le payement par suite d'avaries.

La loi, à défaut de la convention, a fixé le délai du payement en cas de délaissement.

« Art. 382. — Si l'époque du payement n'est pas fixée « par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance « trois mois après la signification du délaissement. »

Voici qui est formel. Mais quel sera le délai de payement en cas d'avaries ?

Sur ce point, les opinions ne sont pas d'accord.

Digitized by Google

Quelques auteurs, en tête desquels nous citerons M. Pardessus, disent que le payement doit s'effectuer aussitôt le règlement de l'avarie, mais après l'achèvement du voyage et l'arrivée du navire au port de destination. Ce n'est qu'à ce moment, selon ces auteurs, qu'on peut savoir quel aura été le sort du navire, et, si après des avaries souffertes dans la première partie de sa route, il n'aura pas éprouvé plus mauvaise fortune encore par la suite et donné lieu au délaissement. Tel n'est pas le sentiment de M. Lemonnier. Dans le second volume de son *Commentaire des principales Polices d'assurances*, il a réfuté l'opinion de M. Pardessus.

« Nous avons vainement cherché, dit-il, soit dans les « auteurs, soit dans le texte de la loi, la source d'une opi- « nion qui nous paraît, nous devons le dire franchement, « malgré l'autorité de l'éminent jurisconsulte qui l'enseigne, « entièrement erronée.

« L'assureur est obligé d'indemniser l'assuré de tout « dommage maritime et fortuit. Dès que l'assuré justifie « par des preuves suffisantes de l'existence, du caractère « et de la quotité d'un tel dommage, il nous paraît impos- « sible que l'assureur puisse résister. Nous ne voyons au- « cun texte, nous n'apercevons même aucune raison de « droit qui justifie l'exception que l'on voudrait tirer de la « continuation du voyage. La possibilité d'un dommage « postérieur n'empêche pas de régler et de payer le sinistre « survenu et constaté. Il a été souvent jugé, MM. Ravez « et de Saget le rappellent dans une consultation rap- « portée en partie par les rédacteurs du *Mémorial de ju- « risprudence commerciale et maritime de Bordeaux*, « que l'assureur est tenu de réparer à ses frais les ava- « ries survenues pendant le voyage, au fur et à mesure

Digitized by Google

« qu'elles se présentent, sans que l'assuré, eût-il sur « les lieux de réparations des fonds disponibles, soit « obligé d'en faire l'avance pour le compte des assu- « reurs. »

Cette doctrine nous paraît parfaitement juridique. On ne saurait, en effet, sans renverser tous les principes, contraindre l'assuré à attendre, pour obtenir réparation des avaries éprouvées, le terme du voyage du navire, et le moment où il y aura certitude que, par suite d'un sinistre plus considérable, le droit à l'avarie ne se transformera pas en un droit au délaissement. Que deviendrait l'assuré, dans le cas d'un voyage de long cours ? Que deviendrait-il surtout dans le cas d'une assurance à temps ? Faudrait-il attendre l'accomplissement du temps de l'assurance et la cessation des risques, pour règler toutes les avaries survenues pendant cette période? Il ne faut qu'un peu d'expérience pratique pour se convaincre de l'impossibilité d'un pareil système.

819. — Du reste, cette discussion a plutôt un intérêt de principe qu'un intérêt d'application.

La plupart des polices, en effet, contiennent l'indication d'un délai pour le payement des avaries ; et ces délais, presque uniformes pour tous les contrats, sont passés dans les usages des places maritimes.

Ainsi, l'ancien règlement de Barcelone accordait, pour le payement de l'indemnité, un délai de deux, trois, quatre et six mois suivant les cas. (Roccus, n° 85).

Les formules d'Ancône, de Rouen, d'Anvers prescrivent un délai de deux mois à dater de la nouvelle du sinistre.

Mais, dans le droit nouveau, la plupart des législations maritimes consacrent le principe du payement immédiat après la notification et l'évaluation du dommage. Si les

Digitized by Google

usages ou les polices accordent quelque délai, c'est uniquement pour la commodité de l'assureur et pour faciliter le service des grandes compagnies d'assurance, qui ont aujourd'hui centralisé dans leurs mains le plus grand nombre des affaires.

Tel est le délai de quinzaine, à dater de la remise des pièces justificatives, établi par les polices de Paris et de Bordeaux (art. 24), pour le payement des pertes et avaries. (LEMONNIER, t. II, n° 367.)

820. — L'article 882 du Code espagnol a réduit ce délai à dix jours, à partir de la même date.

821. — En Hollande, il est de six semaines pour le payement des avaries, et de trois mois pour le payement des pertes par délaissement. (Ancienne ordonnance, l. 2, tit. III, art. 41. — Code de 1835, art. 721.)

822. — Le délai est d'un mois pour la Suède (*Forsa-Krings Stadga*, art. 6, § 1, 3), de deux et de trois mois pour le Danemark (*Christ. V. Danske lov.*, cap. 6, art. 9), de la même durée pour les polices de Hambourg, de Brême, de Lubeck (Ordonnance de 1737, tit. et art. 3, tit. et ch. 6, art. 1).

823. — Il n'existe pas en Angleterre de délai d'usage pour le payement des avaries. Chaque compagnie le règle de gré à gré avec l'assuré, ou le détermine par une clause spéciale de ses statuts. Quand le dommage a été justifié et évalué, l'assureur en fait mention au dos de la police, en indiquant la date du payement (*Adjusted to the sune of... and to be paid*).... Cette mention vaut engagement de la part de l'assureur.

824. — Les compagnies américaines ont également une grande variété d'usages, relativement aux époques de payement des avaries. Les délais extrêmes s'étendent de dix jours à trois mois.

Digitized by Google

825. — Le Code russe ne contient pas de disposition particulière relative au payement de l'avarie.

L'article 913 porte que, dès que la déclaration écrite du naufrage, ou de la perte du navire, ou du chargement, a été déposée par le propriétaire, les termes de payement du prix de l'assurance sont ainsi fixés :

Trois mois pour les navires qui ont péri en Europe.

Neuf mois, si le sinistre a eu lieu dans le Levant, dans l'Archipel, dans la mer Blanche, au Spitzberg ou dans le Groenland.

Douze mois si c'est en Afrique ou en Amérique, et vingt-quatre mois si c'est dans quelque région plus éloignée.

L'article 923 ajoute que si, après le terme expiré, l'assureur ne paye pas le prix de l'assurance, et qu'il soit assigné en payement devant le tribunal, il sera condamné à payer le montant intégral de l'assurance, et, en outre, six pour cent, à dater du jour où le payement aurait dû être fait, tous les dommages-intérêts, et une amende du double du prix de l'assurance.

826. — Dans le cas où le règlement de l'avarie donne lieu à contestation, il est évident que les mêmes règles ne peuvent plus être observées. Car si, pour obtenir payement, il fallait que l'assuré attendît que, par une décision définitive, l'assureur fût contraint de considérer l'avarie comme justifiée et réglée, la tardive indemnité qu'il recevrait ne compenserait que d'une manière très-incomplète le dommage éprouvé. Le commerce a surtout besoin de célérité et d'exactitude dans la rentrée de ses capitaux. Ce n'est qu'à cette condition que la restitution des sommes avancées lors de la mise à bord, et perdues par l'avarie, peut être considérée comme une juste indemnité de la perte. Tout retard, au-delà des limites prévues par le con-

Digitized by Google

trat ou fixées par la loi, porterait la perturbation dans les calculs du négociant et ne ferait qu'aggraver sa perte.

D'ailleurs, comme nous l'avons dit dans le chapitre X de ce troisième livre, le connaissement fait foi entre l'assuré et l'assureur, sauf le cas de fraude ; et à moins qu'il n'en soit allégué de très-évidente par l'assureur, provision est due aux actes justificatifs de la perte, au connaissement et au rapport du capitaine.

C'est pour rendre hommage à ce principe et éviter les inconvénients que nous venons de signaler, que la loi n'a pas voulu que l'admission de l'assureur à la preuve contraire de ces actes suspendît le payement provisoire de la somme assurée, à charge par l'assuré de donner caution. (Art. 384, § 2.)

827. — Au reste, cette disposition n'est pas d'introduction nouvelle. On la retrouve dans presque tous les anciens règlements d'assurance. Le *Guidon de la mer* (ch. III, art. 2), le *Coutumier d'Amsterdam* (art. 33), les ordonnances de Barcelonne de 1458 et de 1484 (art. 17 et 19), la *Recopilacion de las leyes* (art. 29) ; enfin la grande ordonnance de 1681 (liv. III, tit. VI, art. 61), contiennent des dispositions semblables et fondées sur les mêmes motifs.

Mais cette faculté accordée par l'article 384, § 2, d'ordonner le payement provisoire sous caution, les juges ne doivent l'exercer qu'autant que les faits attestés par les pièces produites leur paraissent de nature à motiver les demandes de l'assuré (Douai, 1er février 1841. D. p. 41, 2, 219). Les tribunaux peuvent donc parfaitement se refuser à autoriser le payement provisoire. C'est là une question de souveraine appréciation, qui ne peut jamais donner lieu à un moyen de cassation (Aix, 8 décembre, 1835, Escalon c. Assureurs, G. et Cl., 15, 1, 290).

Digitized by Google

828. — L'ancienneté de cette mesure du payement provisoire sous caution, au cas de conteste des pièces justificatives, indique suffisamment qu'elle n'est pas spéciale à notre loi française. Outre qu'elle existe dans les codes étrangers, qui ont été calqués sur le nôtre, notamment dans les Codes sarde, napolitain, espagnol, elle se retrouve encore dans la loi prussienne. Le § 2386 porte que, nonobstant la contestation des pièces produites par l'assuré, le payement s'effectuera dans les huit jours de la production, mais sous caution (Meno Pöhl, t. IV, p. 74). Enfin, elle est universellement pratiquée, à titre d'usage ou de règle, dans tous les pays maritimes. (Philipps, t. II, 619. — Nolte, t. II, p. 817.)

829. —Il est bien entendu que ce payement provisoire, auquel la loi soumet l'assureur, ne peut en aucune façon préjuger l'effet et la valeur des preuves contraires que celui-ci peut avoir à fournir. Le provisoire ne préjuge jamais la question.

Néanmoins, nous ne saurions trop le répéter, les juges doivent se montrer rigides dans l'appréciation des pièces justificatives produites par l'assuré. « La témérité d'une « décision provisionnelle, dit avec raison M. Pardessus, « devient quelquefois fatale à l'assureur, et, lorsque l'assuré « est peu solvable, la caution fournie est souvent d'une « faible ressource » (Pardessus, t. III, n° 862).

830. — Lorsqu'il existe plusieurs polices pour couvrir le même risque, le payement se partage de plein droit entre tous les assureurs, au prorata des sommes souscrites, sans acception des dates des polices.

C'est là un principe général, déjà consacré par l'ordonnance de 1681, article 46. « L'avarie sera régalée entre les « assureurs et les assurés au prorata de leurs intérêts. »

Digitized by Google

Singuli prorata summæ assecuratæ, tam primus quam ultimus assecurator, dit l'ancienne formule de Hambourg.

« Si donc, observe Valin, en commentant l'article 25 du « titre des *Assurances*, il a été chargé des effets de la valeur « suffisante pour remplir toutes les assurances, alors il n'y « a aucune distinction à faire entre les différentes polices : « toutes les assurances doivent être considérées comme si « elles avaient été faites par une seule et même police, par « la raison que toutes ont été légitimement faites. Au moyen « de quoi, la condition de tous les assureurs étant égale, « en cas de perte d'une partie seulement des effets assurés, « tous la supporteront conjointement au marc le franc de « leurs intérêts. »

On a vu, dans les modèles de dispache que nous avons donnés, dans le chapitre VIII de ce livre, plusieurs exemples de cette répartition entre les divers assureurs.

Il en serait de même, si les valeurs mises en chargement avaient excédé le montant de l'assurance. L'assuré serait considéré comme étant resté son propre assureur pour l'excédant, et la perte se répartirait entre lui et les assureurs au marc le franc de leurs intérêts respectifs. C'est ce que l'on a appelé *la règle proportionnelle ou de proportionnalité* (Pardessus, t. III, n° 760).

831. — Autrefois et lorsque les polices accordaient des délais assez longs pour le payement des avaries, il était d'usage de stipuler une bonification en cas de prompt payement. Cette bonification, qui n'était autre qu'un droit d'escompte prélevé par l'assureur en échange de l'abréviation du délai, se réglait de gré à gré entre l'assureur et l'assuré : elle n'avait aucun caractère obligatoire, et aujourd'hui elle est peu usitée (Emérigon, t. II, p. 285.)

832. — Nous nous sommes déjà expliqués, dans le cha-

Digitized by Google

pitre VII de ce livre, sur l'origine et le caractère de la franchise de 1 p. 100, établie par l'article 408 du Code de commerce, pour l'avarie particulière comme pour l'avarie commune. Le lecteur n'a pas perdu de vue les controverses auxquelles ont donné lieu la question de savoir si la franchise, dépassée par le dommage, devait être dans tous les cas déduite du montant de l'avarie. Cela concerne le règlement de l'indemnité. Si nous y revenons ici, c'est uniquement pour faire toucher au doigt la différence qui existe entre cette disposition et l'ancien usage, conservé de nos jours dans quelques places maritimes, de déduire lors du payement 2 p. 100 sur le montant de l'avarie.

On s'est assez généralement mépris sur le caractère de cette déduction, assez abusive et presque partout abolie. On l'a considérée comme une sorte d'escompte pour payement comptant. Mais l'examen des règlements dans lesquels elle figure prouve que son caractère est tout différent. M. Meno Pohl, dans son excellent ouvrage sur le droit maritime (t. IV, p. 743), lui donne une origine historique, et l'explique par l'habitude où étaient autrefois les négociants de régler en nature, en traites ou en autre papier de crédit, d'un recouvrement plus ou moins difficile ou incertain. Le droit de 2 p. 100 était donc une sorte de compensation consentie par l'assuré pour obtenir un payement en argent. La déduction de 2 p. 100 n'a ainsi rien de commun avec la franchise générale de 1 p. 100 établie par l'article 408 de notre Code et consacrée, ainsi qu'on l'a vu, par la plupart des autres législations maritimes.

833. — A l'époque où les polices illimitées étaient d'un usage plus ordinaire et où l'on assurait un navire, une cargaison, sans limitation de somme, en se mettant au lieu et place de l'assuré, *comme si assuré ne fût*, la question s'est

Digitized by Google

quelquefois élévée de savoir en quelle monnaie le sinistre devait être payé ; et les principes généraux du droit répondaient que c'était en la monnaie ayant cours dans le lieu du payement (Massé, *Droit com.*, t. IV, p. 376, et t. V, p. 209.) Mais aujourd'hui que l'usage, à peu près exclusif, des polices à sommes limitées s'est établi, la question a perdu tout intérêt, le payement devant naturellement se faire en la même monnaie que la somme assurée. *Solutio est præstatio ejus quod in obligatione est.*

834. — Si lors du payement de l'assurance, l'assuré se trouvait être le débiteur de l'assureur, et que la dette fût liquide et exigible, il y aurait lieu à compensation, c'est-à-dire à l'acquittement réciproque des deux parties. On éviterait ainsi le circuit de deux payements effectifs entre les mêmes personnes qui, par ce moyen, se trouveraient satisfaites l'une envers l'autre jusqu'à concurrence de la dette moindre. *Solvit qui compensat*, dit Godefroy (l. 4. *Qui pot. in pig. hab*). Mais pour cela il faut que chacun des deux commerçants soit *integri status*. Si l'un deux était en état de faillite, il ne pourrait admettre la compensation, à moins qu'elle ne rentrât dans l'une des causes prévues par la loi. (Emérigon, t. II, p. 279.)

835. — En principe, le payement de l'indemnité doit, comme tout autre payement, se faire au créancier ou à quelqu'un qui le représente, soit en vertu d'un mandat émané du créancier lui-même, soit en vertu de l'autorisation de la justice ou de la loi (art. 1239, c. IV).

Si donc la police est faite au nom de l'assuré directement ou de l'assuré représenté par son mandataire, le payement ne peut être fait qu'à l'assuré lui-même ou à son fondé de procuration. Si, comme cela a lieu très-fréquemment, la police est faite au porteur, ou au profit de l'assuré, mais

Digitized by Google

transmissible par voie d ordre, le payement devra s'effectuer entre les mains du porteur ou du dernier endosseur à l'ordre duquel la police aura été passée. Ce point ne saurait faire difficulté.

836. — Toutefois, il ne faudrait pas pousser trop loin l'analogie qu'on est naturellement porté à établir entre les polices d'assurances à ordre ou au porteur et les lettres de change ou billets à ordre. Il est de principe, en effet, que la transmissibilité de la police par voie d'endos ou par simple tradition, ne crée pas au porteur un droit direct, indépendant de celui qu'aurait l'assuré originaire.

« La police n'est papier négociable, dit Émérigon, « que par l'exercice de l'action et pour l'exaction des som- « mes assurées, ou pour exclure la compensation procédant « de cause étrangère (Emérigon, t. II, p. 285). » Les exceptions ou autres moyens de défense que l'assureur aurait eus à opposer à l'assuré sont donc également opposables au porteur de la police qui n'est que le cessionnaire de l'assuré.

837. — Enfin si l'assurance était faite pour compte de qui il appartiendra, l'assureur serait en droit d'exiger, avant le payement, la désignation du mandant et la preuve de la propriété.

Estrangin et Dangeville ont examiné ce point qui, en principe, ne peut faire question.

Nous avons déjà dit, en parlant de l'assurance pour compte, que l'assuré était tenu de désigner le bénéficiaire de l'assurance, au moins dans le moment où il réclame l'indemnité de l'avarie. Mais il est facultatif à l'assureur de dispenser de cette désignation, et c'est ce qui a lieu dans un grand nombre de polices, notamment dans celles de Paris, de Bordeaux, etc., où les assureurs s'engagent à payer au

Digitized by Google

porteur de la police et des pièces justificatives, et renoncent à opposer toutes exceptions, même personnelles, qui vaudraient contre le mandant. Il est clair que cette facilité accordée aux assurés ne saurait jamais s'étendre jusqu'à couvrir la fraude et à cacher une assurance illicite. Si la police était conçue en termes tellement vagues qu'il fût à peu près impossible d'établir une relation entre la police d'assurance, le connaissement et les factures représentées après le sinistre, et que l'identité et la réalité des risques demeurassent incertaines, il faudrait bien en arriver à désigner le mandant et à révéler le nom du *pour compte*, malgré la dispense énoncée dans la police.

Mais ce sont là des cas très-rares et tout à fait exceptionnels.

En général, pourvu qu'il soit constant que la perte dont l'assuré vient demander indemnité est une perte sérieuse, qu'elle est précisément celle en vue de laquelle la police a été souscrite, peu importe en quelle qualité l'assuré a subi cette perte, commissionnaire, créancier, propriétaire, cessionnaire du titre, etc.

838. — Les usages varient beaucoup relativement au mode de constatation du payement de l'indemnité. Tantôt les assurés se contentent de remettre aux mains de l'assureur la police qui leur servait de titre, et dont la détention par l'assureur constate sa libération. Tantôt l'assureur biffe sa signature au bas de la police. Tantôt enfin il exige de l'assuré une quittance régulière du montant de l'assurance. Le premier mode de constatation présente de nombreux inconvénients; il est en soi peu juridique, et d'ailleurs d'une pratique souvent difficile, quand la police a été souscrite par plusieurs assureurs. La constatation du payement par la rature de la signature a obtenu l'approba-

Digitized by Google

tion d'Émérigon, et ce mode est encore très-usité dans le commerce. Il est certain qu'il n'a pas les inconvénients du précédent; et comme, dans le plus grand nombre des cas, le payement s'effectue entre commerçants, la remise de la somme payée est consignée dans les livres des deux parties. Ce fait vient ajouter sa force probante à la constatation qui résnlte de la signature des assureurs.

Du reste, tout ce qui concerne la preuve de la libération de l'assureur et la répétition de l'indû reste soumis aux principes ordinaires du droit, et ne peut donner lieu à aucune observation spéciale à la matière des avaries. Nous renvoyons donc le lecteur aux traités généraux de droit à cet égard.

FIN DU TOME II ET DERNIER.

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE

ALPHABÉTIQUE ET ANALYTIQUE.

A

Abatage des mâts et agrès.

Quand l'abatage des mâts et agrès peut-il être admis en avarie commune, I, 341.

Abordage.

Définition de ce risque, I, 76. — Diverses espèces d'abordage par cas fortuits, par le fait de l'homme, id, id. — Diverses causes, 77. — Ancres abandonnées, câbles coupés pour éviter un abordage, 343. — Autre frais faits pour éviter l'abordage, 353.

Action d'avarie.

De l'action d'avarie, son caractère, sa procédure, II, 276. — Distinction entre l'action d'avarie et l'action en contribution, 277.

Digitized by Google

— Arrêt de la cour de Rennes, 278. — Compétence du tribunal de Commerce du domicile de l'assureur, 279. — Législations étrangères, Codes dérivés du Code de commerce. Code Sarde, juridiction compétente pour l'action d'avarie, organisation des tribunaux de commerce, 280. — Code Napolitain, juridiction compétente pour l'action d'avarie, organisation des tribunaux de commerce dans le royaume des Deux-Siciles, ibid. — Code portugais, juridiction compétente, organisation des tribunaux de commerce en Portugal, 281. — Juridiction compétente en Toscane, 282. — Juridiction compétente en Hollande, organisation judiciaire de la Hollande, ibid. — Juridiction compétente à Hambourg et à Lubeck, organisation judiciaire de ces deux villes 283. — Juridiction compétente en Danemark, ibid. — Juridiction compétente en Suède, 284. — Juridiction compétente en Russie, ibid. — Juridiction compétente en Prusse, organisation judiciaire en Prusse, 285. — Juridiction compétente en Angleterre. Organisation judidicaire en Angleterre, 286. — Action *of debt*, *of covenant*, *of assumpsit*, ibid. — Juridiction compétente aux États-Unis, cours d'amirauté, 289. — Distinction entre l'action d'avarie et l'action en délaissement, 290. — L'une de ces actions est-elle exclusive de l'autre? Discussions à cet égard, 291. — L'action d'avarie est soumise en France aux principes généraux de la loi de procédure, 292. — Des règles de la procédure anglaise. Variation de ces règles, 293. — L'action d'avarie est une action *in law*, presque jamais *in equity*, ibid. — Distinctions entre les polices *under seal et not under seal*, modifications apportées à l'action *of covenant*, 295. — Action *of assumpsit*, ibid. — Désignation des personnes qui peuvent figurer dans l'action, soit comme demandeurs, soit comme défendeurs, 296. — *Déclaration*. Sa forme, 298. — Formule de déclaration, 299. — Preuves de l'avarie. Principes généraux, 303. — La preuve de l'avarie est nécessairement complexe, preuve de l'intérêt, preuve du sinistre, ibid. — Article 109 du Code de commerce français, 304. — Preuves de l'assurance, production de la police, ibid. — En cas de perte de la police, la preuve de l'assurance résulte des carnets des courtiers, de la correspondance, 305. — Preuves admises dans les législations étrangères, ibid. — Preuve de l'intérêt, distinction entre la preuve de l'intérêt sur navire et la preuve de l'intérêt sur marchandises, 306. — La preuve de l'intérêt sur navire se confond avec la preuve de la

Digitized by Google

propriété, 307. — Etablissement de cette preuve, acte de francisation, condition de nationalité du propriétaire, 307.—Preuves de l'intérêt dans les diverses législations étrangères, 308. — Preuves dans le cas d'assurance pour compte, etc., 311. — Preuves de l'intérêt sur marchandises, 312. — Preuve de la propriété du chargement à bord du navire assuré, ibid. — Connaissement, son caractère, ses effets. Ordonnance de 1681, 313. — Article 281 et suivants du Code de commerce français, ibid. — Législations étrangères, 314. — De la preuve contraire au connaissement, 315. — Concordance du connaissement avec la police, ibid. — Législations étrangères sur ce point, ibid. — Clause *que dit être*, 316. — Preuves de la propriété par la facture, 317; — par la correspondance, 318; — par les registres et les livres de commerce, 319.—De la preuve testimoniale, 320.— Jurisprudence anglaise et américaine à cet égard, ibid. — De la preuve contraire à fournir par l'assureur, 321. — Cette faculté existe-t-elle toujours? ibid. — Controverses à cet égard, 322. — Preuves de l'intérêt sur fret et sur profit espéré, 324.— Preuve du sinistre et de l'avarie, 325. — Rapport du capitaine, ibid. — Son double caractère, 326. — Code de commerce français, 327. — Origine de ces dispositions, lois rhodiennes, anciens règlements maritimes, 328. — Législations étrangères, 329. — Valeur probante du rapport du capitaine, 330. — Ses conditions nécessaires, 331. — Des rapports faits par les capitaines étrangers, 332. — Leurs effets légaux, 333. — Jurisprudence anglaise à cet égard, 335. — De la preuve contraire, 336. — Des exceptions, définition de ce mot, 338. — Sens abusif qu'on lui donne souvent, 339. — Deux espèces d'exception, exception de droit commun, exception de droit spécial, ibid.— Exception tirée du non-paiement de la prime, 340. — Exception tirée de la connaissance antérieure du sinistre, ibid.—Exception tirée de la réception de la marchandise sans protestation, 341.— Dispositions de l'ordonnance de 1681, et du Code de commerce français, 342.— Cette exception s'étend à toutes les actions dérivant du contrat d'assurance, ibid. — Mais elle est spéciale aux assurances sur marchandises, 343. — Que faut-il entendre par réception? Arrêt de la cour de Rouen du 30 janvier 1843, 344. — Discussion de cet arrêt, 353. — Que faut-il entendre par protestation? 354. — Délai et forme de la protestation, 355. — De la demande en justice qui doit suivre la protestation,

Digitized by Google

356. — De la prescription, 357. — Prescription en matière d'action d'avarie et d'action en délaissement, 358. — Prescription de l'action en délaissement. Délai, 359. — Prescription de l'action d'avarie, délai, 360. — Interruption de la prescription, 360. — Législations étrangères, 361. — Du défaut de notification de nouvelles. 366.

Action en contribution.

Distinction entre l'action en contributions et l'action d'avarie, II, 277. — Arrêt de la Cour de Rennes, 278.

Action en délaissement.

Distinction de l'action en délaissement avec l'action d'avarie, II, 290. — L'une de ces actions est-elle exclusive de l'autre. Question du cumul des deux actions. Discussion, 291. — De la prescription de l'action en délaissement. Délai, 358. — Causes d'interruption de la prescription, 359. — Législations étrangères, 361.

Affrètement.

Voyez *Fret*.

Alléges.

Du transport par alléges, I, 300. — Usages anglais, 301, dommages aux marchandises, 303.

Digitized by Google

Amirauté (Cour d').

En Angleterre, la Cour d'Amirauté a une compétence exclusive sur tout ce qui se rattache au sauvetage, II, 147.

Ancres.

Les ancres sacrifiées pour le salut commun comptent-elles en avarie commune? I, 342. — De la réduction de valeur des ancres pour la différence du neuf au vieux, en France et en Angleterre, II, 170.

Angleterre.

Législation relative aux assurances par gageures, I, 5. — Législation relative aux assurances sur corps, 37. Relativement à l'assurance du fret, 54, — Id. relativement au naufrage, 71. — Relativement à la responsabilité de l'incendie, 83. — En matière de prises maritimes, 86. — Relativement à la rançon, 92. — Relativement au point de départ et à la durée du risque, 115.— Relativement à la désignation et à l'évaluation de la marchandise, 202. — Prix courant, prix coûtant, 208. — De la surélévation de 10 0/0 de l'objet assuré, 218. — Usages anglais relativement à la réticence, 241. — Lois anglaises sur les principaux cas d'avarie commune, 275. — Jurisprudence établie en Angleterre relativement aux chargements sur tillac, 312. —Jurisprudence anglaise sur le chargement de certains objets à des places non autorisées par l'usage, 314. — Jurisprudence an-

Digitized by Google

glaise relative au classement en avarie commune des dommages causés au navire, 335,339. — Usages anglais relativement à l'abatage des mats et agrès, 342. — Usages anglais relatifs au forcement de voiles, 350. — Jurisprudence anglaise relativement au dommage occasionné par le fen de l'ennemi, 352. — Usages anglais relatifs à l'abandon du canot, 354. — Doctrine et jurisprudence anglaises sur l'échouement volontaire, 357. — Jurisprudence anglaise relativement aux frais de sauvetage, 374. — Jurisprudence anglaise relativement à la relâche, 383.— Principes de la législation anglaise sur la délibération du capitaine et de l'équipage, 387. — Usages anglais concernant les droits de magasinage et d'entrepôt, 389. — Jurisprudence relative aux gages et frais de nourriture de l'équipage, 403. — Règles relatives aux dépenses occasionnées par l'arrêt de prince et par l'embargo, 424. — Usages anglais relativement aux effets des passagers, II, 9. — Usages anglais relativement à l'évaluation et à la contribution des navires, II, 29. — Ancienne jurisprudence relativement à la force obligatoire pour l'assureur des règlements faits à l'étranger, 68. — Jurisprudence usuelle, 69. — Législation anglaise relative aux avaries particulières, 91.— Usages relatifs à la déclaration des marchandises sujettes à détérioration, 118. — De la clause de baraterie, son sens en Angleterre, 126. — Jurisprudence anglaise en matière de déroutement, 133. — Jurisprudence en matière de sauvetage, 143. — Ce qu'il faut entendre par *salvage charges*, *salvage loss*, 144. — Conditions indispensables pour qu'il y ait lieu à accorder les *salvage charges* ou frais de sauvetage, 145. — Cas où il n'y a pas lieu d'accorder de primes, 146. — A qui l'indemnité de sauvetage doit-elle être payée, 147. — La Cour d'Amirauté a une compétence exclusive sur tout ce qui se rattache au sauvetage, ibid. — Du privilége accordé aux sauveteurs, ibid. — Règlement d'avarie particulière, 152. — Du cas où l'assurance sur corps n'est que partielle, mode de supputation entre l'assureur et l'assuré, 154. — Jurisprudence anglaise relativement aux gages des matelots pendant la réparation des avaries, 160. — Réduction du tiers pour différence du neuf au vieux, 164. — Doit-elle s'appliquer au frais de main-d'œuvre, jurisprudence des Cours anglaises, 165. — Distinction entre les navires neufs et les navires vieux, 167. — Qu'entend-on par premier voyage? 168. — Base du prix des matières fournies. — Port de relâche,

Digitized by Google

port de destination, 169. — La règle s'applique-t-elle aux ancres, câbles, chaînes, etc., 170. — Usages anglais relativement à l'imputation des vieux matériaux, 173. — Règlement des avaries sur marchandises, 182. — Méthode de règlement par la comparaison des produits bruts, repoussée en Angleterre, 188. — Seul mode légal adopté actuellement, 195. — Vente publique, imputation du fret et des frais de débarquement, 199. — Juridiction compétente en matière d'avarie. Cours des assurances, 285. — Retour aux juridictions de droit commun, 286. — Action *of debt*, *of covenant*, *of assumpsit*, 287. — Tableau des juridictions ordinaires, ibid. — Règles de la procédure anglaise sur l'action d'avarie, 292. — Variations de ces règles, 293. — L'action d'avarie est une action *in law* et non *in equity*, ibid. — Distinction entre les polices *under seal*, et *not under seal*, modifications apportées à l'action *of covenant*, 295. — Action *of assumpsit*, ibid. — Désignation des personnes qui peuvent figurer dans l'action, soit comme demandeurs, soit comme défendeurs, 296. — *Déclaration*, sa forme, 298. — Formule de la déclaration, 299. — Preuves de l'assurance, police, 305. — Preuves de l'intérêt sur navires, 309. — Preuves de l'intérêt sur marchandises, connaissement, 314. — Preuve contraire, 315. — De la preuve testimoniale, jurisprudence, 320. — Preuve du sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325. — Sa valeur probante, 329. — Nécessité d'une affirmation sous serment, 330. — Jurisprudence anglaise relativement aux rapports faits par les capitaines étrangers, 335. — Prescription de l'action d'avarie, 364.

Armement.

L'armement est-il compris dans l'assurance sur corps ou sur navire? I, 36. — L'importance de l'armement varie suivant l'expédition, id., id. — Armement pour la pêche, 36.

Arrêt de prince.

Caractères distinctifs de l'arrêt de prince, I, 93. — Il se confond

Digitized by Google

souvent avec l'embargo, dont il est le genre, 95. — Son influence sur le contrat d'affrétement, 96. — Du cas où la prime a été stipulée pour le voyage ou au mois, id. — Son influence sur l'assurance sur marchandises, 97. — Les dépenses occasionnées par l'arrêt de prince n'entrent pas en avaries communes, I, 422. — En Angleterre, elles ne sont considérées que comme avaries simples, 424.

Assureur.

Voyez *Avarie commune, compte d'avarie, évaluation.*

Assurance maritime.

Son origine, I, 1. — Son caractère au moyen âge, 3. — Assurances par gageures pratiquées dans les anciennes républiques italiennes, 3. — Progrès du véritable contrat d'assurances, 4. — Sa définition, 6. — Ses caractères juridiques, 7. — Condition de capacité par l'assuré, 10. — Intérêt assurable, 10. — Assurance de la propriété ennemie, 20. — Assurances *in quovis* ou sur navires indéterminés, 184. — Clause d'échelle, ses effets, sa portée, 193. — Clause d'assurance à terme, 195. — Désignation et évaluation de l'objet assuré, 196. — Assurances par séries, 224. — Influence du double système d'assurance admis par la pratique sur le règlement des avaries, II, 151.

Assurance pour compte.

Conditions de l'assurance pour compte d'autrui, I, 171. — Ses effets, 172. — Usages anglais et américains, 175.

Digitized by Google

Assurance sur corps.

Comprend-elle l'armement et les victuailles ? I, 36.

Assurance par gageures.

Son caractère dans l'antiquité, I, 3. — Ses progrès au moyen âge, 4. — Elle est successivement proscrite dans tous les états maritimes, p. 5. — Sinistres occasionnés en Angleterre par les assurances par gageures, 5. (note). — Législation américaine, 6.

Assurance *interest or not interest.*

Leur proscription en Angleterre par le statut, 19 Geog. II, c. 37.— I, 5 (note).

Avaries.

Etymologie du mot *avarie*, I, 247. — Sa définition, 249. — Division des avaries en dommages matériels et en dépenses, 250.— En avaries communes et particulières, 255.

Avaries communes.

Origine et caractère distinctif, I, 259. – Coup d'œil historique,

Digitized by Google

260. — Principaux cas d'avaries communes; article 400 du Code de commerce français, 263. — Article 936 Code de commerce espagnol, 264. — Ordonnance de Hambourg, 266. — Code hollandais, 267. — Loi prussienne, 270. — Code de commerce russe, 271. — Lois anglaises, 275. — Examen détaillé des caractères essentiels de l'avarie commune, 278. — De la communauté d'intérêt, 279. — Du péril. Caractère essentiel du péril, 281. — De la volonté libre et spontanée, I, 290. — Salut du navire et de la cargaison, 293. — Sacrifices consistant en dommages, jet, 296. — Des avaries occasionnées au navire par suite du jet, 316. — Des avaries causées au navire, 322. — Dommages au corps, 333. — Dommages dans les agrès, 338. — Principes de la jurisprudence française sur l'admissibilité de dommages au navire en avarie commune, 339. — De l'échouement volontaire considéré comme avarie commune, 357. — Du cas où le navire vient à périr et où la cargaison seule est sauvée, 364. — Avaries communes consistant en dépenses extraordinaires, 371. — Frais de sauvetage, 374. — Frais de relâche, 375. — Gages et frais de nourriture de l'équipage pendant la relâche, 399. — De la rançon en cas de prise, comment elle se règle, 411. — Des dépenses occasionnées par l'arrêt de prince, l'embargo, le blocus, 422. — Du compte ou règlement d'avarie commune, II, 2. — Eléments dont il se compose, masse passive, masse active, 4. — Evaluation de la cargaison, objets entrant en contribution, 6. — Evaluation des objets entrant en contribution, divers principes admis à Rome, durant le moyen âge dans le droit actuel, 14. — Evaluation du navire, 24. — Evaluation du fret, 29. — Etablissement du compte d'avarie, 40. — Lieu où le règlement doit s'effectuer, 59. — Effets du règlement d'avarie, 60. — Du remboursement par l'assureur de la contribution payée par l'assuré, 61. — Du payement de la contribution par l'assuré, 74. — Payement en billets, 75.

Avarie particulière.

Définition et caractères distinctifs de l'avarie particulière, I, 247, 255, II, 85. — Enumération des principaux cas d'avaries particu-

Digitized by Google

lières. Ordonnance de 1681, 87. — Code de commerce français. Code espagnol, 88. — Code hollandais, 90. — Loi prussienne, 91. —Jurisprudence anglaise et américaine. Distinction entre le *Partial loss* et l'avarie particulière, 92. — Division des avaries particulières en dommages matériels et en dépenses, 93. — Causes des avaries particulières consistant en dommages, 95. — Du vice propre, 96. — Vice propre du navire, 97. — A qui incombe l'obligation de la preuve? 98.—Certificat de visite, 104. — Usages anglais sur ce point, 112.—Vice propre de la marchandise, 115. — Division des avaries sur corps en avaries majeures et avaries proprement dites, 151.—Evaluation du navire pour le règlement de l'avarie particulière, 152. — Du cas où l'assurance sur corps n'est que partielle. Supputation de l'avarie entre l'assureur et l'assuré, 154.—Cette méthode a été adoptée en Angleterre, aux Etats-Unis, à Hambourg, etc. 155. — Distinction des avaries réparées en cours de voyage et des avaries réparées au port de destination, ibid. — L'assureur est-il tenu d'accepter les prix payés pour réparation dans un port de relâche? 156. — L'assureur est-il tenu des loyers des matelots pendant les réparations, 157. — Les cours anglaises et américaines n'adoptent pas cette solution, 160. — Réduction du tiers pour différence du vieux au neuf, 162. — Origine historique, 163. — Règlement de l'avarie sur fret, 174. — Principes de ce règlement, ibid. — Règlement d'avarie sur marchandises, 180.—Différence de ce règlement avec le règlement d'avaries sur navires, 181.—Division des avaries au point de vue du règlement. Marchandises arrivant avariées à destination. Marchandises périssant en route, 181.—Eléments dont se compose le prix de la marchandise. Diversité des points de vue à cet égard, 183. —*Méthode de la comparaison des produits bruts.* Son histoire. Ses vices, 187, 188.—Exemples, 190. — Méthode de la différence entre la somme assurée et le produit net de la marchandise avariée, 193.—Méthode du payement de la différence entre les produits nets appliqués à la valeur portée dans la police, 194. — Vice de tous ces modes de règlement, quel est le seul légal et véritable, 195. — De la clause *vaille* ou *non vaille*, 196.—Etablissement du rapport entre les produits bruts, vente de l'avarié, ibid. — Où doit-elle s'opérer? 198.—Qui doit supporter le fret et les frais de débarquement? 199.— Controverses à cet égard, 200 —Jurisprudence anglaise et américaine, 202. — Frais extraordinaires de vente publique, 203.—Imputa-

Digitized by Google

tion de ces frais. Exemples, 204. — Frais d'escompte et de commission, 206.—Détermination de la valeur brute de la marchandise saine, 207.—Règlement en cas de clauses d'assurances par séries, 208.—De l'augmentation ou diminution depoids, 213. — Du règlement en cas d'assurances par assortiment, 214.—Règlement des avaries consistant en dépenses, 215. — De la clause de franchise, 220. — De l'action d'avarie, son caractère, sa procédure, 276. — Distinction entre l'action d'avarie et l'action en contribution, 277. — Arrêt de la cour de Rennes, 278. — Compétence du tribunal de commerce du domicile de l'assureur, 279. — Législations étrangères. Codes dérivés du Code de commerce français. Code sarde, juridiction compétente pour l'action d'avarie, organisation des tribunaux de commerce, 280. — Code napolitain, juridiction compétente pour l'action d'avarie, ibid. — Code portugais, juridiction compétente pour l'action d'avarie, 281. — Juridiction compétente en Toscane, 282. — Juridiction compétente en Hollande; organisation judiciaire de la Hollande, ibid. — Juridiction compétente à Hambourg et à Lubeck, organisation judiciaire de ces deux villes, 283. — Juridiction compétente en Danemark, ibid. — Juridiction compétente en Suède, 284. — Juridiction compétente en Russie, ibid. — Juridiction compétente en Prusse, organisation judiciaire de la Prusse, 285. — Juridiction compétente en Angleterre, organisation judiciaire en Angleterre, 286. — Juridiction compétente aux Etats-Unis. Cours d'amirauté, 289. — Distinction entre l'action d'avarie et l'action en délaissement, 290. — L'une de ces actions est-elle exclusive de l'autre, discussion à cet égard, 291. — L'action d'avarie est sonmise en France aux principes généraux de la loi de procédure, 292. — Des règles de la procédure anglaise. Formes de cette procédure, 293. — Preuves de l'avarie. La preuve de l'avarie est nécessairement complexe, preuves de l'intérêt, preuve du sinistre, 303. — Article 109 du Code de commerce français, 304. — Preuves de l'assurance. Production de la police, ibid. — En cas de perte de la police, la preuve de l'assurance peut être faite par les carnets des courtiers, la correspondance, etc, 305. —Moyens de preuves admis par les législations étrangères, ibid. — Preuves admises en Angleterre, ibid. — Preuves de l'intérêt. Distinction entre le navire et la cargaison, 306. — La preuve de l'intérêt sur navire se confond avec la preuve de la propriété, 307. — Eta-

Digitized by Google

blissement de cette preuve, acte de francisation, ibid. — Conditions de nationalité du propriétaire, ibid. — Preuves de l'intérêt sur navire en Hollande, Portugal et autres pays maritimes, 308. — Preuves de l'intérêt sur marchandises, 312. — Preuve de la propriété et du chargement à bord du navire assuré, ibid. — Connaissement, son caractère, ses effets. Ordonnance de 1681, 313. — Article 281 du Code de commerce français, ibid. — Législations étrangères, 314. — De la preuve contraire au connaissement, 315. — Concordance du connaissement avec la police, ibid. — Législation étrangère sur ce point, ibid. — Clauses que *doit être*, 316. — Preuves de la propriété par la facture, 317. — Par la correspondance, 318. — Par les registres et les livres de commerce, 319. — De la preuve testimoniale, 320. — Jurisprudence anglaise et américaine à cet égard, ibid. — De la preuve contraire à fournir par l'assureur, 321. — Cette faculté existe-t-elle toujours ? ibid. — Controverses à cet égard, 322. — Preuves de l'intérêt sur fret et sur profit espéré, 324. — Preuves du sinistre et de l'avarie, 325. — Rapport du capitaine, ibid. — Son double caractère, 326. — Code de commerce français, 327. — Origine de ses dispositions, lois rhodiennes, anciens règlements maritimes, 328. — Législations étrangères, 329. — Valeur probante des rapports du capitaine, 330. — Conditions nécessaires à sa validité, 331. — Des rapports faits par les capitaines étrangers, 332. — Leurs effets litigieux, 333. — Jurisprudence anglaise à cet égard, 335. — De la preuve contraire, 336. — Exceptions, définition, 338. — Idée abusive qu'on se fait du mot exception, 339. — Deux espèces d'exceptions : exceptions de droit commun, exceptions de droit spécial, ib. — Exceptions spéciales. Exceptions tirées du non-paiement de la prime, 340. — Exceptions de la connaissance antérieure du sinistre, ib. — Exception tirée de la réception de la marchandise sans protestation, 341. — Disposition de l'ordonnance de 1681 à cet égard, 342. — Code de commerce français, ib. — Cette exception s'étend à toutes les actions dérivées de l'assurance, ib. — Mais elle est spéciale aux assurances sur marchandises, 343. — Que faut-il entendre par réception ? Arrêt de la cour de Rouen du 30 janvier 1843, 344 — Discussion de cet arrêt, 353. — Que faut-il entendre par protestation ? 354. — Délai et forme de la protestation, 355. — De la demande en justice qui doit suivre la protestation,

Digitized by Google

356. — De la prescription. — 357. — Prescription en matière d'action d'avarie et d'action en délaissement, 358. — Prescription de l'action en délaissement, 359. — Prescription de l'action d'avarie, 360. — Interruption de la prescription, ib. — Législations étrangères, 361. — Du défaut de notification de nouvelles, 366. — Du payement de l'indemnité, 368. — Lieu et délai dans lequel il doit s'effectuer, 369. — Législations étrangères, 370. — Du payement provisoire, 373. — De l'escompte et de la compensation, 376. — Quittance du payement, 379.

Avenant.

Définitions. — Conditions essentielles, I, 164.

B

Baraterie

Origine de ce mot. Sa définition, I, 103. — L'assurance de la baraterie est une clause généralement usitée, 105. — Enumération des cas de baraterie, d'après les lois prussiennes et hollandaises, 108. — Preuves de la baraterie, id. — Elle ne se présume pas, 109. — Clause d'assurance de la baraterie de patron, II, 124. — Son origine historique, ibid. — A quelle époque la baraterie a-t-elle été mise au nombre des risques légaux à la charge de l'assureur, ibid. — Elle n'a d'abord été appliquée qu'aux assurances sur marchandises, et s'est plus tard étendue aux assurances sur corps, 125. — Aujourd'hui elle est d'un usage général, ibid. — Sens du mot baraterie, ibid. — Sa dé-

Digitized by Google

finition en Angleterre, 126 (note). — Eléments essentiels de la baraterie : elle suppose une faute et un préjudice, ibid. — Distinctions entre les cas de baraterie par négligence et les cas de baraterie par fraude (*gesta committendo, gesta omittendo*), 127. — De la baraterie civile; de la baraterie criminelle, ibid. — Nous n'avons pas à nous occuper en détail de la baraterie criminelle : renvoi au Code Pénal, 128. — Théorie des fautes d'après le droit commun, ibid. — Distinction admise par les auteurs entre les fautes que le capitaine commet comme représentant de l'armement et celles qu'il commet comme représentant le chargement, 130. — Fautes que le capitaine peut commettre dans les diverses phases de l'expédition, lors du chargement, en cours de navigation, déroutement, etc., 131. — Ce qu'il faut surtout considérer pour la détermination de la faute, c'est l'intention, 132. — Du déroutement, 133. — De l'échouement volontaire, 134. — De la violation du blocus, ibid. — Des faits de négligence et d'oubli du capitaine, 135. — Du cas où le capitaine est propriétaire du navire, 137.

Bénéficiement.

Voyez *Dépenses* et *Marchandises*.

Blanc.

Des clauses laissées en blanc dans les polices, I, 144.

Blocus ou interdiction de commerce.

Définition, I, 97. — Diverses espèces de blocus. Blocus hermétique. Blocus sur le papier, 98. — Assurance pour compte de neutres, 100. — Des conditions essentielles d'un blocus régu-

Digitized by Google

lier, 425. — Cas assimilés au blocus. Fermeture d'un port par les glaces, 431.

Brême.

Organisation des compagnies d'assurances de Brême, I, 32. — Règlement relatif au naufrage et au délai de présomption de perte, 71.

C

Câbles. — Cordages.

Les câbles et cordages sacrifiés pour le salut commun comptent-ils en avaries communes? I, 342. — Pour éviter l'abordage, 353. — Réduction pour différence du neuf au vieux sur les câbles, chaînes, etc., en France et en Angleterre, II, 170.

Cabotage (petit et grand).

Distinction entre le grand et le petit cabotage relativement au jet, I, 309.

Canot.

Sacrifice du canot, dans l'intérêt commun, I, 353. — Usage anglais à cet égard, 354.

Digitized by Google

Capacité.

Conditions de capacité pour contracter assurance, leur division en deux classes, I, 10 — Conditions spéciales — Intérêt assurable, id, id.

Capitaine.

Noms du capitaine dans la police, I, 188. — Clause *ou autre pour lui*, 189. — Le chapeau ou pacotille du capitaine fait partie de la masse contribuable, II, 11. — De la clause d'assurance de la baraterie de patron ou de capitaine, 124. — La nomination des capitaines a été pendant longtemps abandonnée au choix de l'assureur, ibid. — Éléments de la baraterie, 126 — Diverses espèces de baraterie, 127. — Théorie de la faute au point de vue de la responsabilité du capitaine, 128. — Origine de l'article 221 C. de Com., 130. — Distinction admise par certains auteurs entre les fautes que le capitaine commet comme représentant l'armement et celles qu'il commet comme représentant le chargement, ibid. — Devoirs du capitaine aux différents moments de l'expédition. Fautes qu'il peut commettre lors de l'embarquement, 130. — Excès dans le chargement, ibid. — Fautes qu'il peut commettre en cours de navigation, 131. — Du déroutement, 133. — De l'échouement volontaire, 134. — De la violation du blocus, ibid. — Du fait de négligenceet d'oubli du capitaine, 135. — C'est au capitaine et à l'équipage et non au propriétaire du navire sauveteur qu'appartient la prime de sauvetage, 147. — Rapport du capitaine constatant la cause du sinistre et de l'avarie, 325. — Ses formes, ses conditions, son double caractère, 326. — Code de commerce français, 327. — Origine de ses dispositions, lois rhodiennes, anciens règlements maritimes, 328. — Législations étrangères, 329. — Valeur probante des rapports de capitaine, 330. — Conditions nécessaires à la régularité de ces rapports, 331. — Des rapports faits par les capitaines étrangers, 332. — Leurs effets légaux, 333. — Jurispru-

Digitized by Google

dence anglaise à cet égard, 335. — De la preuve contraire, 336.

Cargaison.

Ce qu'il faut entendre par ce mot, I, 40. — Objets exclus de la catégorie des marchandises, id, id. — Cargaison de retour ; elle sert de base à l'évaluation de la police, 1, 209. — Du cas où le navire vient à périr et où la cargaison seule est sauvée, I, 364. — Evaluation de la cargaison, pour constituer la masse passive du compte d'avaries communes, II, 4. — Quels objets font partie de la cargaison. Marchandises débarquées avant le péril. Marchandises chargées sur allége, 5 — Marchandises jetées ou vendues dans l'intérêt commun, 6.

Cas fortuit.

Sa définition, II, 139. — Son influence dans les sinistres maritimes, 140.

Certificat de visite.

Son origine. Déclaration de 7179, II, 102. — Loi du 13 août 1791. — Code de commerce, article 225, 105. — Jurisprudence concernant les effets du certificat de visite, et son influence sur la preuve de l'état de navigabilité, 107. — Distinction entre les navires de long cours et les navires destinés au cabotage relativement au certificat de visite, 109. — Le certificat de visite est nécessaire par chaque voyage de long cours, 110. — Que faut-il entendre par voyage de long cours, 111. — Usages et jurisprudence anglais sur ce point, 112. — De la visite après reparation des avaries majeures, 113. — Du certificat de visite quand, au lieu d'un sinistre total, il ne s'agit que d'une avarie, 115.

Digitized by Google

Chaloupe.

Voyez *Canot*.

Changement de route.

Définition de ce risque, I, 78.

Chapeau.

Voyez *Capitaine*.

Clause *ou autre pour lui*.

Voyez *Capitaine*.

Clause de rétrograder.

Voyez *Echelle*.

Clause *en quoi que le tout puisse consister*.

Voyez *Vice propre*.

Commission (Assurance par).

Des diverses phases que peut présenter l'assurance par commission, I, 171.

Digitized by Google

Communauté d'intérêt.

La communauté d'intérêt est une condition essentielle de l'avarie commune, I, 280. — Il faut que l'intérêt soit légitime, 281.

Compagnies d'assurances.

Compagnies anglaises, I, 25. — Lloyd de Londres, 26. — Compagnies françaises, 29. — Lloyd de Trieste, 30. — Compagnies anversoises, 30. — Hollandaises, 31. — Danoises, 31. — Russes, id. — Compagnies des villes de Brême et de Lubeck, id, 31. — Compagnies espagnoles, napolitaines, etc., 32.

Compensation.

Voyez *Payement.*

Compte (Assurance pour compte d'autrui).

Voyez *Assurance pour compte.*

Compte ou règlement d'avarie commune.

Eléments dont il se compose, II, 2. — Principes essentiels pour déterminer l'avarie commune, 3. — De la masse passive. Evaluation de la cargaison, 4. — Quels objets font partie de la cargaison? Marchandises débarquées avant le péril. Marchandises chargées sur allégés. Marchandises jetées ou vendues dans

Digitized by Google

l'intérêt commun, 6. — Munitions, 7 — Hardes et effets des matelots, id. — Hardes et effets des passagers, 8 — Chapeau, pacotille, port permis, 11. — Evaluation des objets compris dans la contribution, — principes du droit romain, 14. — Principes du droit maritime pendant le moyen âge, 15. — Principes du droit actuel, 17. — Evaluation du navire. Anciens modes d'évaluation, 24. — Ordonnance de 1681. — Examen de ses dispositisns, 26. — Principe admis en France, 27. — Disposition des Codes sarde et espagnol, 28. — Ordonnance de Hambourg, 29. — Usages anglais et américains, 30. — Evaluation et part contributive du fret, 31. — Etablissement du compte d'avaries communes, 40. — Du remboursement des avances faites dans l'intérêt commun, 42. — Mode de dressement du compte. Exemples, 44. — Lieu où le règlement d'avaries doit s'effectuer, 58. — Effet légal du règlement d'avaries communes. — Il oblige même les assureurs, 61. — Dans quelle mesure l'assureur est-il tenu de payer sa part dans la contribution, 63. — Clause de franchise, 64. — Du règlement fait à l'étranger, il est obligatoire pour l'assureur, 65.

Connaissement.

Son caractère, ses effets, II, 313. — Ordonnance de 1681, articles 281 et suivants du Code de commerce français, id. — Législations maritimes étrangères relativement au connaissement, 314. — De la preuve contraire au connaissement, 315. — Concordance du connaissement avec la police, id. — Législation étrangère sur ce point, id. — Clause *que dit être*, 317. — Preuve par la facture, les registres, 318.

Consuls.

Ne peuvent pas assurer, I, 15.

Digitized by Google

Croisades.

Leur influence sur le développement du contrat d'assurance, I, 3.

Courtiers d'assurance.

Ils ne peuvent être assureurs, I, 15. — Exception à ce principe, 16. — Ils ont, concurremment avec les notaires, le droit de rédiger les polices d'assurance, 156. — Divers usages admis, par les courtiers pour la confection des polices, 158. — Bulletins d'assurances. *Slip* en Angleterre, 159. — Usages aux Etats-Unis, 161.

D

Danemark.

Organisation des compagnies d'assurances danoises, I, 31. — Assurance du prêt à la grosse et du fret, 56. — Usages adoptés relativement à l'évaluation des marchandises, 208. — Législation relative au fret des marchandises jetées à la mer, 317. — Effets légaux des règlements d'avarie commune faits à l'étranger, II, 65. — Juridiction compétente en matière d'avarie, 283. — Preuve de l'assurance par la police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, 308. — Preuve de l'intérêt sur marchandises, connaissement, 314. — Preuve contraire, 315. — De la preuve du

Digitized by Google

sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325.—Ses formes, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie et en délaissement, 363.

Délibération (du capitaine et de l'équipage).

Origine, I, 288.—Législation comparée, 289.—De la délibération en cas de relâche, 386.—Jurisprudence anglaise et américaine relativement à la délibération, 387.

Dépenses.

Distinction des avaries en dommages matériels et en dépenses, I, 250. — Dépenses ordinaires et dépenses extraordinaires, 371. — Caractères de la dépense extraordinaire, 372. — Quand doit-elle être considérée comme faite dans l'intérêt commun? 373. — Des frais de sauvetage, 374. — Des frais de relâche, id. — Frais de déchargement et de rechargement de la cargaison, 388. — Droits de magasinage et d'entrepôt, 389. — Des gages et frais de nourriture de l'équipage pendant la relâche, 399. — Des dépenses extraordinaires en cas de prise, 411. — Rançon. Conditions de son admission en avarie commune, 415. — Des cadeaux offerts aux juges étrangers, 419. — Dépenses occasionnées par l'arrêt de prince ou embargo, 424. — Dépenses occasionnées par le blocus, 431. — Par l'attente d'un convoi, 433. — Par les quarantaines, 434. — Le remboursement des dépenses est dû, quel que soit le sort du navire, II 41. — Doit-on considérer comme dépenses le produit de la vente faite pour payer la réparation des avaries? 42. — Causes habituelles des dépenses extraordinaires, 143. — Division en deux classes; dépenses pour la réparation du navire, dépense pour la réfection et le bénéficiement de la marchandise, ibid. — Du sauvetage. Cas où la prime est due, 144. — Conditions indispensables pour qu'il y ait lieu à sauvetage, 145. — Cas où il n'y a pas

Digitized by Google

lieu d'accorder de primes, 146. — A qui l'indemnité de sauvetage doit-elle être payée? 147. — Privilége accordé aux sauveteurs, ibid.

Déroutement.

Quand peut-il être considéré comme une faute et un acte de baraterie? II, 132. — C'est à l'intention qu'il faut surtout s'attacher, ibid. — Du déroutement involontaire, 132. — Du déroutement intéressé, 133. — Manquement aux instructions reçues, 134.

Dispaches.

Ce que c'est qu'une dispache II, 227.—Eléments dont elle se compose, 229.

Dispacheurs.

Leur origine, leurs attributions, II, 60.

Domicile.

Qu'est-ce que le domicile commercial? I, 22. — Jurisprudence anglaise et américaine à cet égard, 23. — De l'énonciation du domicile dans la police, 169. — Le tribunal de commerce du domicile de l'assureur est seul compétent pour connaître de l'action d'avarie, II, 279.

Digitized by Google

Dommages.

Leur division en dommages fortuits et dommages volontaires ou sacrifice dans l'intérêt commun, I, 296. — Quatre sortes de dommages volontaires, ib. — Des dommages accessoires ou conséquences du jet, 315. — Dommages occasionnés au navire pour le salut commun, 329. — Dommages au corps du navire. Sabordement, 331. — Voie d'eau, 332. — Dommages aux agrès, 338. — Divergences de la jurisprudence française et de la jurisprudence anglaise sur ce point, 339. — Dommages occasionnés par le forcement de voiles, 344. — Dommages occasionnés par le feu de l'ennemi, 351. — Dommages constituant des avaries particulières. — Leurs causes, II, 95. — Du vice propre, 96.

Doublage en cuivre.

Voyez *Navire, Règlement d'avarie, Différence du vieux au neuf.*

Dunette.

Distinction à établir entre la dunette et le tillac relativement au chargement et aux effets du jet, I, 313.

E

Echelle (Clause d').

De la clause d'échelle. Ses effets et sa portée, I, 193. — Ses di-

Digitized by Google

verses formules, 194. — Interprétation dont elle est susceptible, 195.

Echouement.

Définition, I, 73. — Distinction entre l'échouement avec bris et l'échouement sans bris, 74. — Echouement fortuit, échouement volontaire, 76. — En principe, l'échouement volontaire constitue une avarie commune, 357. — Coup d'œil historique, ib. — Dans quelles circonstances doit-il avoir lieu pour être admis en avarie commune? 360. — Du cas où l'échouement n'est que la suite d'un évènement de mer, 367. — Cas où l'échouement volontaire constitue un acte de baraterie, II, 135.

Embargo.

Voyez *Arrêt de prince.*

Ennemi.

L'assurance de la propriété ennemie est nulle, I. 17. — Le Code hollandais fait exception à ce principe, 17. — Jurisprudence anglaise à cet égard, 18. — Assurance contractée avant la déclaration de guerre, 19. — Effets des licences de commerce sur l'assurance, 20. — Que doit-on entendre par propriété ennemie? 21. — Dommages occasionnés par le feu de l'ennemi, 351.

Espagne.

Principes de la législation espagnole relativement à l'assurance de la propriété ennemie, I, 18. — Disposition du Code espagnol

Digitized by Google

relativement à l'assurance par corps et sur cargaison, 41. — Assurance du prêt à la grosse, 47. — Assurances du fret, 52. — Délai de présomptions de perte en cas d'absence de nouvelles, 71. — Dispositions relatives à l'incendie, 89. — Principes du gouvernement espagnol sur la neutralité, 101. — Du point de départ du risque sur marchandises, 116. — De la faillite de l'assuré, ses effets sur le payement de la prime, 129. — Dispositions relativement à l'assurance pour compte, 176. — Dispositions concernant le nom du navire, 179. — Principes sur l'évaluation des marchandises. Clause de valeur agrée, 216. — Dispositions relatives à la réticence, 240. — Enumération des actes d'avaries communes, 265. — Dispositions du Code espagnol relativement aux avaries particulières, II, 88. — Dispositions relatives à la déclaration des marchandises sujettes à détérioration, 119. — Juridiction compétente en matière d'avaries, organisasation judiciaire, 288. — Preuve de l'assurance par la police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, 308. — Preuve de l'intérêt sur marchandises, connaissement, 314. — Preuve contraire, 316. — Preuve du sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325. — Sa forme, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie, 361. — Payement de l'indemnité, 372.

Esclaves.

L'assurance en est interdite, I, 58.

Etats-Unis.

De l'intérêt assurable aux États-Unis, I, 12. — Principes de la législation des États-Unis relativement à l'assurance de la propriété ennemie, 19. — Licences accordées aux négociants, 20. — Question du domicile par rapport à la propriété ennemie, 23. — Assurance du fret aux Etats-Unis, 55. — Jurisprudence des cours de l'Union sur la présomption du cas fortuit en matière d'avarie, 65. — Jurisprudence relative au délai de présomption

Digitized by Google

de perte, en cas d'absence de nouvelles, 71. — Jurisprudence relative à l'incendie, 83. — Jurisprudence en matière de baraterie, 111. — Usages en matière de primes de guerre, 127. — Mode de rédaction et de formation de la police, 161. — Jurisprudence américaine relative à l'erreur dans le nom du navire, 179. — Règles consacrées par l'usage pour l'évaluation des marchandises, 208. —Clause de valeur agréée, 219. —Jurisprudence sur les effets de la réticence, 240. — Définition du mot avarie, 253. — Usages suivis aux Etats-Unis relativement aux chargements sur tillac, I, 309, 312.—Usages suivis aux États-Unis relativement au forcement de voiles, 349. — Id. relativement aux dommages occasionnés par le feu de l'ennemi, 350. — Id. relativement à l'abandon du canot, 354. — Jurisprudence des cours américaines dans le cas d'échouement volontaire, lorsque la cargaison seule est sauvée, 364. — Principes de la législation américaine, relativement à la délibération du capitaine et de l'équipage, 387. — Jurisprudence américaine relativement à la relâche et à l'allocation des frais de relâche en avaries communes, 395. — Jurisprudence relative aux gages et frais de nourriture de l'équipage, 406. — Jurisprudence relative aux dépenses occasionnées par l'arrêt de prince, 424. — Usages relatifs à l'évaluation et à la contribution des navires, II, 30. — Jurisprudence concernant l'effet légal des règlements d'avaries communes faits à l'étranger, 66. — Usages relatifs aux avaries particulières, 91. — Vice propre du navire. Etat de navigabilité. Usages des Etats-Unis sur ce point, 112.— Règlement d'avarie particulière, 152. — Du cas où l'assurance sur corps n'est que partielle. Mode de supputation admis entre l'assureur et l'assuré, 154. — Jurisprudence relative aux gages des matelots pendant la réparation des avaries particulières, 160. — Réduction du tiers pour différence du vieux au neuf, 164. — Doit-elle s'appliquer aux frais de main-d'œuvre? 165. Règlement d'avarie sur fret, 174. — Principe de ce règlement, 175. — Jurisprudence américaine, 176. — Règlement d'avarie sur marchandises, 190. —Vente publique. Imputation du fret et des frais de débarquement, 199. — Juridiction compétente en matière d'avaries. Cours d'Amirauté, 289. — Preuves de l'assurance par la police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navires, établissement du droit de propriété, 310. — Preuve de l'intérêt sur marchandises, connaissement, 314. — Preuve contraire,

Digitized by Google

315. — Clause *contents unknown*, 316. — De la preuve testimoniale, jurisprudence, 320. — Preuve du sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325. — Sa forme, sa force probante, 329. — De la preuve contraire, jurisprudence des Cours américaines, 335. — Prescription de l'action d'avarie, 364. — Payement de l'indemnité, 372.

Evaluation.

Principes relatifs à l'évaluation des objets assurés, I, 202. — Distinction entre l'évaluation du corps et l'évaluation des marchandises, 204. — Evaluation du corps ou navire, 205. — Evaluation des marchandises, 206. — Base du prix courant ou du prix coûtant, 207. — Usages étrangers à cet égard, 207.

Evaluation des avaries communes.

Principes des diverses législations relativement à l'évaluation des masses actives et passives de la contribution en avarie commune, II, 13. — Principes du droit romain, 14. — Principes du droit maritime pendant le moyen âge, 15. — Principes du droit actuel, 17. — Code de commerce. Loi hollandaise, id. — Diverses hypothèses admises par Benecke, 18. — Critique de son système, 20 — Règles généralement admises aujourd'hui, 21. — De l'évaluation du navire, 23. — Anciens modes d'évaluation, 24. — Ordonnance de 1681. Droit français actuel, 25. — Droit sarde et espagnol, 28. — Ordonnance de Hambourg, id. — Usages anglais et américain, 30. — Evaluation du fret et sa part contributive, 31.

Exchange Company (Royal).

Origine historique et privilége de la compagnie anglaise d'assurances, le *Royal Exchange Company*, I, 25.

Digitized by Google

Exceptions.

Définition de ce mot, II, 338. — Sens abusif qu'on lui donne souvent, 339. — Deux espèces d'exceptions, exceptions de droit commun, exceptions de droit spécial, ibid. — Exceptions spéciales; exceptions tirées du non-paiement de la prime, 340. — Exceptions tirées de la connaissance antérieure du sinistre, ibid. — Exceptions tirées de la réception de la marchandise sans protestation, 341. — Dispositions de l'ordonnance de 1681 et du code de commerce à cet égard, 342. — Cette exception s'étend à toutes les actions dérivant du contrat d'assurances, ibid. — Mais elle est spéciale à l'assurance sur marchandises, 343. — Que faut-il entendre par réception, arrêt de la Cour de Rouen du 30 janvier 1843, 344. — Discussion de cet arrêt, 353. — Que faut-il entendre par protestation? 354. — Délai et forme de la protestation, 355. — De la demande en justice qui doit suivre la protestation, 356. — De la prescription, 357. — Prescription en matière d'avarie et en matière de délaissement, 358. — Prescription de l'action en délaissement, 359. — Prescription de l'action d'avarie, 360. — Interruption de la prescription, ibid. — Législations étrangères, 361. — Du défaut de notifications de nouvelles, 366.

Experts.

La plupart des législations confient à des experts le soin de déterminer la cause des détériorations et avaries de marchandises, II, 119.

Digitized by Google

F

Faillite.

Faillite de l'assuré, de l'assureur; ses effets sur le payement de la prime, I, 128. — Droit de l'assuré de contracter une nouvelle assurance aux frais du premier assureur, 129.

Faute.

Théorie de la faute au point de vue de la baraterie de patron et de la responsabilité du capitaine, II, 128. — Article 1137 C. N. Sa portée véritable. Opinion de Casaregis relativement à la faute en matière commerciale, 129. — Décision des rotes de Gênes et de Florence, 130. — Distinctions admises par certains auteurs entre les fautes que le capitaine commet comme représentant de l'armement et celles qu'il commet comme représentant du chargement, 131. — Fautes que le capitaine peut commettre aux diverses époques de l'expédition, lors de l'embarquement, en cours de navigation, ibid.

Forcement de voiles.

Les dommages occasionnés par le forcement de voiles sont-ils admis en avaries communes? I, 344. — Principes de la loi française à cet égard, 345.

Fortune de mer.

Voyez. *Risques maritimes*, — *Cas fortuit*.

Digitized by Google

Franc de coulage.

Voyez *Franchise*.

Franchises.

Clauses de franchises des risques de guerre, I, 98. — Clause franc de prise et d'arrêt, 99. — Diverses clauses de franchise, 225. — Effets de la clause de franchise sur le paiement de la contribution aux avaries communes, II, 64. — Leur effet sur la détermination des avaries sur marchandises, 119. — Les franchises sont ou totales ou partielles, 120. — Clause *franc* de coulage, ses effets, id. — Du règlement des avaries, en cas de clause de franchise, 220.

Fret.

Assurance du fret, I, 37. — L'assurance du fret est-elle permise? 48. — Définition du fret, 49. — Affrètement total (par le travers), affrètement partiel, id. — Modes de paiement, 50. — *Fret acquis*, *fret à faire*, id. — Distinction quant à l'assurance, 51. — Evaluation du fret dans la police, 204. — De l'indemnité pour perte de fret sur les objets jetés à la mer, 317. — Distinction entre le fret au mois et le fret au voyage relativement aux gages pendant la relâche, 399. — Evaluation du fret, sa part contributoire dans l'avarie commune, II, 28. — Usages et dispositions législatives diverses à cet égard, 30. — Règlement de l'avarie sur fret, 174. — Principes de ce règlement, 175. — Preuves de l'intérêt sur fret et sur profit espéré, 324.

Digitized by Google

G

Gages (des matelots).

L'assurance en est interdite. Pourquoi ? 56. — Distinction entre les gages acquis et les gages en cours, 57. — De l'influence du mode d'affrètement sur le calcul des gages de l'équipage, 400. — Critique de la législation française sur ce point, ib. — En Angleterre, les gages et la nourriture de l'équipage sont toujours considérés comme une obligation du capitaine et une charge de l'armement, 403. — Du cas où l'équipage est employé à sauver la cargaison, 406. — Les gages de l'équipage n'entrent pas en contributions, II, 11. — Le *port permis* au contraire entre en contributions, ib. — L'assureur est-il tenu de payer le loyer des matelots pendant le temps des réparations au fort de relâche? 157.

Grosse.

Voyez *Prêt à la grosse.*

Guerre.

De la prime en cas de survenance de guerre, I, 122.

Digitized by Google

H

Hambourg.

Législation relativement à l'assurance sur corps, I, 37. — Id. au naufrage, 70. — Relativement à la prise maritime, 90. — Relativement aux assurances *in quovis* ou sur navires indéterminés, 186. — Législation relative aux avaries communes, 265. — Législation relative au jet des marchandises sur tillac, 315. — Disposition de l'ordonnance relative à l'indemnité de fret pour les marchandises jetées à la mer, 317. — Disposition de l'ordonnance relative aux dommages occasionnés aux navires, 329. — Usages relatifs au forcement de voiles, 349. — Usages relatifs à l'échouement volontaire, 367. — Législation relative aux dépenses occasionnées par l'arrêt de prince, 424. — Disposition concernant l'évaluation du navire et sa part contributive dans l'avarie commune, II, 28. — Disposition de l'ordonnance de 1731 relativement au lieu où doit s'effectuer le règlement d'avaries, 59. — Dispositions relatives à la déclaration des marchandises sujettes à détérioration, II, 117. — Clause de baraterie. — Son sens et sa définition, 126, — Législation hambourgeoise relative à la baraterie, 135. — Règlement d'avarie particulière, 152. — Du cas où l'assurance sur corps n'est que partielle. Mode de supputation de l'avarie entre l'assureur et l'assuré, 155. — Réduction du tiers pour différence du vieux au neuf, 164. — Règlement des avaries sur marchandises, 182. — Méthode de règlement par la comparaison des produits bruts, adoptée d'abord à Hambourg et repoussée depuis, 188. — Exemples, 190. — Juridiction compétente en matière d'avarie. Organisation judiciaire de Hambourg, 282. — Preuve de l'assurance par la police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, établissement du droit de propriété, 308. — Preuve de l'intérêt sur marchandises, connaissement, 314. — Preuve contraire, 316. — Preuve du sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325. — Sa forme, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie, 362. — Payement de l'indemnité, 372.

Digitized by Google

Hollande.

Sa législation relativement à l'assurance sur corps, I, 38. — Sa législation relativement à l'assurance sur fret, 53. — Législation relative aux principaux cas d'avarie commune, 267. — Dispositions du code hollandais relatives aux gages et frais de nourriture de l'équipage, 408. — Dispositions relative aux objets composant la masse contribuable, II, 10. — Principes du droit hollandais relativement à l'évaluation de la masse contribuable, 17. — Effet du règlement d'avarie commune fait à l'étranger, 65. — Dispositions du code hollandais relativement aux avaries particulières, 89. — Dispositions relatives à la déclaration des marchandises sujettes à détérioration, 119. — Clause de baraterie, 125. — Sens et définition, 126. — Dispositions relatives à la baraterie (article 640, et suiv. du code), 136. — Réduction du tiers pour différence du vieux au neuf, 164. — Juridiction compétente pour statuer sur l'action d'avarie, 232. — Organisation judiciaire de la Hollande, ibid. — Preuve de l'assurance par la police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, établissement du droit de propriété, 308. — Preuve de l'intérêt sur marchandise, connaissement, 314. — Sa forme, preuve contraire, clause *que dit être*, 316. — Preuve du sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325. — Sa forme, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie, 363. — Payement de l'indemnité, 372.

Digitized by Google

I

Incendie.

Diverses causes d'incendie, I, 79. — Quand ce risque est-il à la charge de l'assureur ? 80. — Incendie par cas fortuit, 82. — Incendie par la faute du capitaine, 83.

Indemnité.

Sens et définition de ce mot en matière d'assurances, II, 182. — L'indemnité étant la réparation du préjudice doit être égale au prix de la marchandise. Eléments dont se compose le prix de la marchandise, 183. — Deux hypothèses à considérer : 1° Cas où la marchandise parvient avariée à destination; 2° cas où elle ne parvient pas à destination, 184. — Examen de la première hypothèse, 185. — Manière d'envisager la marchandise assurée au point de vue du règlement, 186. — *Méthode de la comparaison des produits bruts*, 187. — Son histoire. Ses vices, 187, 188. — Exemples, 190. — Méthode *du payement de la différence entre la valeur portée dans la police et le produit brut de la vente à l'état d'avarie*, 192. — Méthode de la différence entre la somme assurée dans la police et le produit net de la marchandise avariée, 193. — Méthode du payement de la différence entre les produits nets appliqués à la valeur portée dans la police, 194. — Vices de tous ces modes de règlement. Quel est le seul légal et véritable. 195. — De la clause *vaille*, ou *non vaille*, 196. — Etablissement des produits bruts. Vente publique de l'avarie, 197. — Où doit-elle s'opérer, 198. — Qui doit supporter le fret et les frais de débarquement ? 199. — Controverses à cet égard, 200. — Jurisprudence anglaise

Digitized by Google

et américaine, 201. — Frais extraordinaires de vente publique, 203. — Imputation de ces frais. Exemples, 204. — Frais d'escompte et de commission, 206. — Détermination de la valeur brute de la marchandise saine, 207. — Règlement en cas de clause d'assurances par séries, 208. — De l'augmentation ou diminution de poids, 213. — Du règlement en cas d'assurance par assortiment, 214. — Règlement des avaries consistant en dépenses, 215. — De la clause de franchise, 220.

Interdiction de commerce

Voyez *Blocus*.

Intérêt assurable.

Définition, I, 10 — Ses éléments essentiels en droit français, 11, en droit anglais, 12. — Il peut exister plusieurs intérêts assurables sur un même objet, 13. — Intérêt du créancier gagiste, consignataire, facteur, etc., 13. — Il suffit que l'intérêt existe au moment du sinistre, 14. — Preuve de l'intérêt assurable; comment elle s'établit, II, 305 et suiv.

J

Jet.

Cause la plus ordinaire d'avarie commune, I, 296. — Circonstances qui, d'ordinaire, motivent le jet, 297. — Jet régulier, jet

Digitized by Google

irrégulier, 298. — Quasi-jet, 299. — Des objets dont le jet donne lieu à contribution, 300.— Du transport par alléges, id. Exception au principe de l'admission du jet en avarie commune, 304. — Du jet des objets de contrebande, 305. — Jet des objets chargés sur tillac, 306 — Jet des munitions, canons, etc., 317. — *Quid?* si le jet n'a pas sauvé le navire, 318. — De l'unité de cause et de temps, 319. — Assimilation au jet de la vente partielle des marchandises, 323. — L'échouement volontaire peut-il être assimilé au jet? Opinion de Stevens, 359.

Juristes.

Les juristes au quinzième siècle prennent l'initiative de l'exclusion des assurances par gageures, I, 4.

L

Licence de commerce.

Effets des licences de commerce sur la capacité de l'assureur et de l'assuré, I, 21.

Lloyd (Société du) **de Trieste.**

Nature et but de cette société. — Ses progrès, I, 30.

Lloyd (Cercle du) **à Londres.**

Son origine, I, 26, — Registres du Lloyd, 27. — Leurs inconvé-

Digitized by Google

nients, 28. — Supériorité du livre *Veritas* en France, id.

London.

Origine historique et privilége de la compagnie anglaise d'assurance le *London*, I, 25.

Loyers (des gens de mer)

Voyez *Gages des matelots.*

Lest.

Voyez *Navire.*

M

Marchandises.

Définition, I, 40. — Ce qu'il faut exclure de la catégorie des marchandises, 40. — Marchandises sèches, marchandises liquides, 42. — Désignation et évaluation des marchandises assurées, 197. — Clause *en quoi que le tout puisse consister.* Ses effets, 199. — Evaluation dans la police, 201, 206. — Du vice propre de la marchandise, II, 115. — Division des marchandises en deux classes, suivant leur degré d'altérabilité, 116. — Les marchandises de la première classe ne donnent pas lieu à vice

Digitized by Google

propre, ibid. — Distinctions entre les différentes causes d'altérations des marchandises : altérations substantielles, altérations dans la quantité ou le conditionnement, ibid. — Principe général appliquable aux unes et aux autres, ibid. — Dommages indirects : leur cause ne peut être déterminée que par expert, 117. — Nécessité de désigner dans la police les marchandises susceptibles de détériorations particulières, art. 355 C. de Com., 117. — Ordonnance de Hambourg sur le même sujet, 118. — Usages anglais, ibid. — Loi prussienne, ibid. — Code hollandais, 119. — Code espagnol, sarde, portugais, ibid. — Clauses de franchises, leur effet, 120. — Clauses *franc de coulage*, ibid. — Clause d'assurance du vice propre, 121. — Règlement d'avaries sur marchandises, 180. — Différence de ce réglement avec le règlement d'avaries sur navires, 181. — Distinction des avaries. Marchandises arrivant à destination. Marchandises périssant ou vendues en route, ibid. — Mode de règlement qui semble le plus naturel. Différence entre le prix de vente à l'état sain et le prix de vente à l'état avarié, 182. — Illégalité de ce mode de règlement, ibid. — Elément dont se compose le prix de cette marchandise, 183. — Diversité des points de vue à cet égard, et par suite diversité de systèmes d'assurance, 184. — Deux hypothèses à considérer, 1° cas où la marchandise parvient avariée à destination ; 2° cas où elle ne parvient pas à destination, 184. — Examen de la 1re hypothèse, 185. — Manière d'envisager la marchandise assurée au point de vue du règlement, 186. — Méthode de règlement par la comparaison des produits bruts, son histoire, ses vices, 188. — Exemple, 190. — Méthode du *payement de la différence entre la valeur portée dans la police et le produit réel à l'état d'avarie*, 192. — Méthode du payement de la différence entre la somme assurée et le produit net de la marchandise avariée, 193. — Méthode du payement de la différence entre les produits nets appliqués à leur valeur portée dans la police, 194. — Vices de tous ces modes de règlements : quel est le seul et véritable, 195. — De la clause *vaille ou non vaille*, 196. — Etablissement du rapport entre les produits bruts, 197. — Vente publique des marchandises, ibid. — Où doit-elle s'opérer? 198. — Qui doit supporter le fret et les frais de débarquement? ibid. — Controverses à cet égard, 199. — Jurisprudence anglaise et américaine, 201. — Frais extraordinaires de vente publique,

Digitized by Google

203. — Imputation de ces frais, exemples, 204. — Frais d'escompte et de commission, 206. — Détermination de la valeur brute de la marchandise saine, 207. — Règlement en cas de clause d'assurance par séries, 208. — De l'augmentation ou diminution de poids, 213. — Du règlement en cas d'assurance par assortiment, 214. — Règlement des avaries consistant en dépenses, 215. — De la clause de franchise, 220. — Preuve de l'intérêt sur marchandise, 312. — Preuve de la propriété et du chargement à bord du navire assuré, ibid. — Connaissement, son caractère, ses effets, ordonnance de 1681, 313. — Article 281 du code de commerce français, ibid. — Législation étrangère, 314. — De la preuve contraire au connaissement, 315. — Concordance du connaissement avec la police, ibid. — Législations étrangères sur ce point, ibid. — Clause *que dit être*, 316. — Preuves de la propriété par la facture, 317. — Par la correspondance, 318. — Par les registres, 319. — De la preuve testimoniale, 320. — Jurisprudence anglaise et américaine à cet égard, ibid. — De la preuve contraire à fournir par l'assureur, 321. — Cette faculté existe-t-elle toujours? ibid. — Controverses à cet égard, 324.

Mâts.

Quand l'abattage des mâts peut-il être compté en avaries communes? I, 341.

Molestations.

Voyez *Risques maritimes*.

Munitions et provisions de bouche.

Sont exclues de la masse contribuable aux avaries communes II, p. 6.

Digitized by Google

N

Napoléon.

Son opinion sur les assurances par gageures, I, 5.

Naufrage.

Etymologie, I, 67.—Diverses espèces de naufrages, 68. —Naufrage à la côte. Naufrage en pleine mer, 69. — Preuves du naufrage. Délai de la présomption en cas d'absence de nouvelles, 71.

Navire.

Est susceptible d'assurance avec ses accessoires, I, 34.—Il peut être envisagé sous deux points de vue, comme *objet du risque*, et comme *lieu du risque*, 35.—Assurance du navire vide ou sur *lest*, 37.— De l'énonciation du nom du navire dans la police, 177. — De l'erreur du nom du navire, 179. — De l'assurance *in quovis* ou sur navire indéterminé, 184. — Evaluation du navire dans la police, 205. — Dommages occasionnés au navire pour le salut commun, 329. — Anciens règlements à cet égard, 330. — Dommages au corps du navire, 333. — Dommages aux agrès, 338. — Abattage des mâts, 341. — Forcement de voiles, 344. — Dommages occasionnés par le feu de l'ennemi, 351. — Distinction à cet égard entre le navire de guerre et le navire de commerce, 352. — *Quid?* du cas ou le navire vient à périr et où la cargaison seule est sauvée, 364. — *Quid?* des dommages éprouvés par le navire en gagnant le port de relâche? 397. — De l'évaluation du navire pour déterminer la masse contribua-

Digitized by Google

ble, II, 23. — Droit français, 25. — Droit sarde et espagnol, 28. — Ordonnance de Hambourg, id.—Usages anglais et américains, 30. — Evaluation du fret et sa part contributive, 31. — Divisions des avaries sur corps en avaries majeures et avaries proprement dites, 151. — De l'évaluation du navire pour le règlement des avaries particulières, 152.—De l'évaluation du navire dans la police, 153. — Du cas où l'assurance sur corps n'est que partielle. Supputation du dommage entre l'assureur et l'assuré, 154. — Méthode adoptée en Angleterre, aux Etats-Unis, à Hambourg, etc. 155. — Distinction des avaries réparées en cours de voyage et des avaries réparées au port de destination, ibid. — L'assureur est-il tenu d'accepter les prix payés pour réparations dans un port de relâche? 156. — L'assureur est-il tenu du loyer des matelots pendant les réparations? 157. — Du cas où le navire est obligé d'aller du port de destination à un port de réparation, 159. — Réduction du tiers pour différence du neuf au vieux, 162. — Origine de ce principe, 163. — Il s'est rapidement étendu à tous les pays maritimes, 164. — Critiques dont cette règle a été l'objet, ibid. — Doit-elle s'appliquer aux frais de main-d'œuvre? 165. — Que faut-il entendre par navires neufs et navires vieux? 166. — Qu'est-ce que le premier voyage? 168. — Base d'évaluation, port de destination, port de relâche, 169. — La règle s'applique-t-elle aux ancres, câbles, chaînes, 170. — Son application au doublage en cuivre, 171. — De l'imputation de la valeur des vieux matériaux, 173. — Règlement de l'avarie sur fret, 174. — Police d'honneur, 175. — Principes de ce règlement, ibid. — Preuves de l'intérêt sur navire, 305. — Cette preuve se confond avec celle de la propriété. Comment elle s'établit. Acte de francisation, 307. — Législations étrangères, 308.

Neutralité.

De la neutralité en matière d'assurances maritimes, I, 101. — De l'assurance pour compte de neutres, 101. — Violation de la neutralité, 101.

Digitized by Google

Nom.

De l'énonciation du nom de l'assuré dans la police, I, 169. — Du nom du navire. Quand est-il essentiel à la validité de l'assurance, 177.

O

Ouragan.

Voyez *Tempêtes.*

P

Pacotille.

Voyez *Capitaine.*

Payement de la prime.

Du payement de la prime, I, 127. — Payement à terme, id.

Digitized by Google

Payement de l'indemnité.

Du payement, définition, II. 368. — Lieu et délai dans lequel le payement doit s'effectuer, 369. — Législations étrangères, 370. — Du payement provisoire, 373. — De l'escompte ou bonification de payement, 375. — De la compensation, 376. — Quittance de payement, 378.

Parères.

Caractère et confiance due aux parères, I, 147.

Parlements.

Ils proscrivent les assurances par gageures, I, 4.

Partial loss.

Voyez *Angleterre, Avaries particulières.*

Passagers.

Les effets des passagers ne sont pas compris dans la masse contribuable, lorsqu'ils sont effets à usage, II, 8.

Patron.

Voyez *Baraterie.*

Digitized by Google

Péril.

Que faut-il entendre par péril imminent? I, 282. — Divers systèmes imaginés par les auteurs, 283. — Véritables principes, 284. — Il faut que le péril soit actuel et immédiat; qu'il ne provienne pas de l'objet assuré, 285. — De la délibération du capitaine et de l'équipage, 286.

Pêche.

Voyez *Armement.*

Police.

La police suppose la réunion de diverses conditions essentielles, les conditions externes et les conditions internes, I, 135. — Elle doit être rédigée par écrit, 136. — Caractère de cette formalité, 137. — Admet-elle la preuve testimoniale? 138. — Doit-elle être faite en autant d'originaux qu'il y a de parties? 140. — Des clauses laissées en blanc dans les polices, 144. — De l'interprétation des polices, 145. — Par qui les polices doivent-elles être rédigées? 150. — De la date de la police, ses effets, 162. — De la signature, 163. — Du nom du navire, 180. — Du nom du capitaine, 188. — Désignation du voyage, 191. — De la clause d'assurance *à terme*, 195. — Polices évaluées ou fermées. — Polices non évaluées ou ouvertes, 201. — De l'exagération de l'évaluation, 212. — De la clause *vaille ou non vaille*, 214. — De la surélévation de 10 0/0 dans le prix des objets assurés, 217. — Des diverses espèces de police, 227. — Polices d'honneurs sur fret. Règlement des avaries y relatives, II, 175. — Preuve de l'assurance par la police, 304. — Perte de la police, preuve de l'assurance par la correspondance, 305.

Digitized by Google

Police d'honneur.

Voyez *Police.*

Port permis.

Voyez *Gages d'équipages.*

Portugal.

Des positions du Code portugais relativement au point de départ du risque sur marchandises, I, 116. — Dispositions concernant le nom du navire, 179. — Juridiction compétente pour connaître de l'action d'avarie, II, 280. — Organisation judiciaire commerciale du Portugal, id. — Preuve de l'assurance, police, 305. — Preuves de l'intérêt sur navire. Etablissement du droit de propriété, 308. — Preuve de l'assurance sur marchandise, connaissement, 314. — De la preuve contraire au connaissement, 316. — Clause *que dit être*, ses effets, id. — Preuve du sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325. — Sa forme, ses effets, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie, 363.

Prescription.

De la prescription en matière d'assurance maritime, II, 357. — Motifs de la différence du délai de la prescription pour l'action en délaissement et pour l'action d'avarie, 358. — Délai de prescription pour l'action en délaissement, 359. — Délai de prescription pour l'action d'avarie, 360. — Causes d'interruption

Digitized by Google

de la prescription, ibid. — Législations étrangères sur la prescription, 361.

Prêt à la grosse.

Légitimité de l'assurance du prêt à la grosse, I, 46.

Preuve.

Preuves de l'avarie, la preuve de l'avarie est nécessairement complexe, II, 303.—Preuve de l'intérêt, preuve du sinistre, ibid.— Article 109 du Code de commerce français, 304. — Preuves de l'assurance : production de la police, ibid. —En cas de perte de la police, l'assurance peut être prouvée par les carnets des courtiers, par la correspondance, etc., 305. — Moyens de preuves admis par les législations étrangères, ibid. — Preuves admises en Angleterre, ibid. — Preuve de l'intérêt, distinction entre la preuve de l'intérêt sur navire et la preuve de l'intérêt sur marchandises, 306. — La preuve de l'intérêt sur navire se confond avec la preuve de la propriété, 307. — Etablissement de cette preuve, acte de francisation, ibid.—Législation étrangère, 308. — Preuves dans le cas d'assurances pour compte, 312. — Preuves de la propriété et du chargement à bord du navire assuré, ibid. — Connaissement, son caractère, ses effets, ordonnance de 1681, 313. — Article 281 et suiv., du Code de commerce français, ibid. — Législation étrangère, 314. — De la preuve contraire au connaissement, 315. — Concordance du connaissement avec la police, ibid. — Législations étrangères sur ce point, ibid. — Clause *que dit être*, 316. — Preuves de la propriété par la facture, 317. — Par la correspondance, 318. — Par les registres et livres de commerce, 319. — De la preuve testimoniale 320. — Jurisprudence anglaise et américaine à cet égard, ibid. — De la preuve contraire à fournir par l'assureur, 321. — Cette faculté existe-t-elle toujours, ibid. — Controverses à cet égard, 322.—Preuves de l'intérêt sur fret et sur profit

Digitized by Google

espéré, 324. — Preuve du sinistre et de l'avarie, 325. — Rapport du capitaine, ibid. — Son double caractère, 326. — Code de commerce français, articles 242 et suiv., 327. — Origine de ses dispcsitions, lois rhodiennes, anciens règlements maritimes, 328. — Législations étrangères, 329. — Valeur probante du rapport du capitaine, 330. — Conditions nécessaires à sa validité, 331. — Des rapports faits par les capitaines étrangers, 332. — Leurs effets légaux, 333. — Jurisprudence anglaise à cet égard, 335. — De la preuve contraire, 336.

Preuve testimoniale.

La preuve testimoniale est-elle admise à défaut de la police? I, 138.

Prime.

Définition, I, 42, 119. — Assurance de la prime ou prime des primes, 43. — De la prime stipulée au voyage ou au mois, 121. — Différence en cas d'arrêt, 96. — Quand la prime est acquise, 119. — Elle est régie par le principe en matière de payement, 120. — De la prime liée, 121, 223. — Prime de guerre, 123. — Clauses y relatives, 124. — Du payement en matières ou en espèces, 126. — Du payement comptant, id. — Du payement à terme. Billet de prime, 127. — Privilége de l'assureur pour le payement de la prime, 131.

Prise.

Définition, I, 84. — Deux espèces de prises, 85. — L'assureur des risques de guerre est responsable des deux sortes de prises, 85, à moins qu'elles ne soient le résultat d'une faute du capitaine, 86. — Quand la prise donne-t-elle lieu à l'action d'abandon, 88. — Effets de la prise par rapport à la propriété du navire, 411. —

Digitized by Google

De la rançon. En quoi elle consiste, 412. — Du cas où la prise est occasionnée par la présence à bord de marchandise ennemie, 412. — Distinction entre la prise régulière et la prise irrégulière. Conséquences, 413.

Prix (coûtant ou de facture).

En France, il est généralement adopté comme base d'évaluation, I, 207. — Différence avec le *prix-courant*.

Protestations.

Voyez *Exceptions*.

Provisions de bouche.

Voyez *Munitions*.

Prusse.

Principes de la législation prussienne relativement à l'assurance de la propriété ennemie, I, 18. — De l'assurance du prêt à la grosse, 47. — Assurance du fret, 56. — Dispositions relatives à la présomption de perte, en cas d'absence de nouvelles, 71. — Dispositions relatives à la baraterie de patron, 107. — Point de départ du risque sur marchandises, 116. — Dispositions relatives à l'assurance *in quovis*, 188. — Principes de l'évaluation des marchandises, clause de valeur agréée, 216. — Enumération des actes d'avaries communes, 270. — Législation prussienne relative aux dommages occasionnés aux navires dans

Digitized by Google

l'intérêt commun, 330. — Législation prussienne relative au forcement de voiles, 349. — Dispositions législatives sur l'échouement volontaire, 357. — Législation relative aux avaries particulières, II, 90. — Législation relative à la déclaration des marchandises sujettes à détérioration, 118. — Juridiction compétente en matière d'avarie, organisation judiciaire en Prusse, 285. — Preuve de l'assurance, police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, 308. — Preuve de l'intérêt sur marchandise, connaissement, 304. — Preuve contraire, 315. — Preuve du sinistre et de l'avarie, rapport du capitaine, 325. — Sa forme, ses effets, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie, 363. — Paiement de l'indemnité, 372.

Q

Quovis (Assurance *In*).

Voyez *Assurances*.

R

Rachat.

Voyez *Rançon*.

Rançon.

Principe de la rançon — I, 90. — Législation française, 91. — Comment elle se règle, id. — En quoi elle consiste, 412. — Il faut que la rançon résulte d'une composition, 414. — Il faut qu'elle amène la libération du navire, 415. — La rançon

Digitized by Google

n'étant pas admise par la législation anglaise, il ne peut en être question dans le règlement de l'avarie commune, 416.

Rapport de capitaine.

Voyez *Capitaine.*

Réassurance.

Droit pour l'assureur de faire réassurer, I, 44. — La réassurance peut-elle comprendre la prime de la première assurance? 45. — La réassurance forme un contrat distinct de la première assurance, 46.

Réception de la marchandise sans protestation.

Voyez *Exceptions.*

Recousse.

Sa définition; quand est-elle admise en avarie commune? I, 415.

Règlement d'avarie.

De l'avarie sur corps, II, 152. - Evaluation du navire dans la police, 153. — Du cas où l'assurance sur corps n'est que partielle, supputations de l'avarie entre l'assureur et l'assuré, 154. — Cette méthode est adoptée en Angleterre, aux Etats-Unis, à Hambourg, etc. — Réduction du tiers pour différence du neuf au vieux, 162. — Origine historique de ce principe, 163. — Il s'est rapidement étendu à tous les pays maritimes, 164. — Critiques dont cette règle a été l'objet, id. — Doit-elle s'appliquer aux frais de navire? 165. — Que faut-il entendre par navire neuf et navire

Digitized by Google

vieux? 166. — Qu'est-ce que le premier voyage? 168. — Base d'évaluation, port de destination, port de relâche, 169. — La règle s'applique-t-elle aux ancres, câbles et chaînes? 170. — Son application au doublage en cuivre, 171. — Déduction du cinquième, id. — De l'imputation de la valeur des vieux matériaux, 173. — Règlement de l'avarie sur fret, 174. — Principes de ce règlement, 175. — Du règlement d'avaries sur marchandises, 180. — Différence de ce règlement avec le règlement des avaries sur navires, 181. — Divisions des avaries. Marchandises arrivant avariées à destination. Marchandises périssant ou vendues en route, id. — Mode de règlement qui semble le plus naturel, différence entre l'état sain et l'état avarié, impossibilité de ce mode de règlement, 182. - Eléments dont se compose le prix de la marchandise. Diversité des points de vue à cet égard, 183. — Deux hypothèses principales à considérer, 1° le cas où la marchandise parvient avariée à destination, 2° le cas où elle ne parvient pas à destination, 184. — Examen de la 1re hypothèse, 185. — Manière d'envisager la marchandise assurée au point de vue du règlement, 186. — *Méthode de la comparaison des produits bruts.* Son histoire, ses vices, 187. 188. — Exemples, 190. — Méthode du payement de la différence entre la valeur portée dans la police et le produit brut de la vente à l'état d'avarie, 192. — Méthode du payement de la différence entre la somme assurée dans la police et le produit net de la marchandise avariée, 193. — Méthode du payement de la différence entre les produits nets appliqués à la valeur portée dans la police, 194. — Vices de tous ces modes de règlement. Quel est le seul légal et véritable? 195. — De la clause *vaille ou non vaille*, 196. — Etablissement du rapport entre les produits bruts, vente publique. 197. — Où doit-elle s'opérer? 198. — Qui doit supporter le fret et les frais de débarquement? 199. — Controverses à cet égard, 200. — Jurisprudence anglaise et américaine, 201. — Frais extraordinaires de vente publique, 203. — Imputation de ces frais, exemples, 204. — Frais d'escompte et de commission, 206. — Détermination de la valeur brute de la marchandise saine, 207. — Règlement en cas de clause d'assurances par séries, 208. — De l'augmentation ou diminution de poids, 213. — Du règlement en cas d'assurances par assortiment, 214. — Règlement des avaries consistant en dépense, 215. — De la clause de franchise, 220.

Digitized by Google

Relâche.

Quand les frais de relâche doivent-ils être comptés en avarie commune, I, 374. — Distinction entre la relâche nécessitée par des avaries particulières et la relâche nécessitée par des avaries communes, 375. — Frais d'entrée et de sortie, 376. — Diverses hypothèses qui peuvent se présenter, 377. — Relâche par précaution pour échapper à un danger commun, 378.— Relâche délibérée par suite d'avarie commune, id. — Relâche forcée, 382. — Relâche par suite de voie d'eau, 385. — Conditions du règlement en avarie commune, 392. — Des dommages éprouvés par le navire en gagnant le port de relâche, 397. — Gages et frais de nourriture de l'équipage pendant la relâche, 399.

Réticence

Que faut-il entendre par réticence et dissimulation ? I, 230, 242.— Quelles déclarations sont obligatoires ? 231.— Principes du droit français, 232. —Quelles circonstances de fait sont réputées connues de l'assureur ? 237. - Législation étrangère relativement à la réticence, 238.

Risques maritimes.

Définition, I, 60. — Quand le risque donne-t-il naissance à l'obligation de l'assureur ? 62. — Distinction entre la fortune de mer et le sacrifice volontaire, 63. — Risques qui sont de droit à la charge de l'assureur, législation française, 65. — Risques de guerre, 84. —Ils ne comprennent pas la baraterie de patron, 103. — Détermination de la durée du risque, 113.—Son point de dé-

Digitized by Google

part. Code de commerce français, 114. — Code hollandais, id. — Lois anglaises et américaines, 115. — Détermination du risque en lui-même, 222. — Quand la baraterie de patron a-t-elle été mise au nombre des risques légaux à la charge de l'assureur? II, 124. — Elle ne fut d'abord étendue qu'aux polices sur marchandises, mais ensuite elle s'est également appliquée aux polices sur corps, 125. — Aujourd'hui elle est d'un usage général, ibid.

Russie.

Organisation des compagnies russes d'assurances, I, 31. — Enumération des actes d'avaries communes, 271. — Juridiction compétente en matière d'avarie, organisation judiciaire de la Russie, 283. — Preuves de l'assurance, police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, 308. — Preuve de l'intérêt sur marchandise, connaissement, 314. — Preuve contraire, 315.

S

Salvage charges. Salvage loss.

Voyez *Angleterre* et *Sauvetage.*

Sardaigne (Royaume de).

Disposition du Code sarde relativement à l'assurance sur corps, I, 39. — Disposition du même Code relativement à l'assurance sur marchandises, 41. — De l'assurance du fret, 52. — Dispositions relatives à l'incendie, 89. — De la faillite de l'assuré, ses

Digitized by Google

effets sur le payement de la prime, 129. — Dispositions relatives à l'assurance pour compte, 176. — Dispositions relatives à la réticence, 240. — Compétence relative à l'action d'avarie, II, 279. — Organisation judiciaire commerciale, 280. — Preuve de l'assurance par la police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, 308. — Preuve de l'intérêt sur marchandises, connaissement, 314. — De la preuve contraire, clause *que dit être*, 316. — Du rapport du capitaine, preuve du sinistre et de l'avarie, 325 — Sa forme, ses effets, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie, 361. — Paiement de l'indemnité, 371.

Sauvetage (frais de).

Ce qu'il faut entendre par frais de sauvetage, I, 373, II, 143. — Quand sont-ils admis en avaries communes? I, 374. — Distinction consacrée en Angleterre entre le sauvetage et les simples services à la mer, 374. — Dispositions législatives concernant le sauvetage. Ordonnance de 1681; déclaration de 1735, de 1770; arrêté du 17 floréal an IX, 144. — Prime de sauvetage. Cas où elle est due, ibid. — Conditions indispensables pour qu'il y ait lieu à sauvetage, 145. — Cas où il n'y a pas lieu d'accorder de prime, 146. — A qui l'indemnité de sauvetage doit-elle être payée? 147. — Privilége accordé aux sauveteurs, ibid.

Suède.

Législation relative au fret des marchandises jetées à la mer, I, 317. — Législation relative aux dépenses extraordinaires et notamment aux frais de déchargement de la cargaison, en cas de relâche dans l'intérêt commun, I, 391. — Effets des règlements d'avarie commune faits à l'étranger, II, 65. — Législation relative à la baraterie du capitaine, 136. — Juridiction compétente en matière d'avarie, 283. — Preuve de l'assurance par la police, 305. — Preuve de l'intérêt sur navire, 308. — Preuve de

Digitized by Google

l'intérêt sur marchandise, connaissement, 314. — Ses formes, preuves contraires au connaissement, 315. — Preuve du sinistre et de l'avarie, du rapport du capitaine, 325. — Sa forme, sa force probante, 329. — Prescription de l'action d'avarie, 362. Payement de l'indemnité, 372.

V

Vaille ou non vaille (clause de).

Sa portée, ses effets, I, 214.

Valeur.

Définition de ce mot au point de vue de l'assurance, I, 200.

Vente.

Vente partielle des marchandises pour le salut commun, I, 323. — Quand est-elle autorisée? 324. — A qui faut-il attribuer les bénéfices qu'a produits la vente au port de relâche, 326. — De la vente faite par le capitaine pour se procurer la somme nécessaire à la réparation des avaries, II 41.—Son caractère, 42. — Vente publique des objets avariés, 197. — Où doit-elle s'opérer? 199. — Frais de débarquement, etc., 200. — Imputation des frais, 202.

Digitized by Google

Veritas (Livre du bureau).

Son origine, ses avantages, ses défauts, I, 28.

Vice-propre.

Définition du vice propre, II, 95. — Difficulté de distinguer les avaries particulières provenant du vice propre de celles provenant d'événements de mer, 96. — Vice propre de navire, 97. — Vice originaire, vice résultant de l'usage et de la navigation, 98. — Certificat de visite, 105. — Influence du certificat de visite sur la preuve de l'état de navigabilité, 107.--Distinction entre les navires de long cours et ceux destinés au cabotage, relativement au certificat de visite, 109. — Que faut-il entendre par voyage de long cours? 111. — Usages anglais sur ce point, 112. — Vice propre de la marchandise, 115. — Division des marchandises en deux classes, suivant leur degré d'altérabilité, 116. — Les marchandises de la première classe ne donnent pas lieu à vice propre, ibid. — Distinction entre les différentes causes d'altération des marchandises : altérations substantielles, altérations dans la quantité ou le conditionnement, ibid. — Principe général, applicable aux unes et aux autres, ibid. — Des dommages indirects; leur cause ne peut être déterminée que par un expert, 117. — Nécessité de désigner dans la police les marchandises susceptibles de détériorations particulières, art. 355 du Code de commerce, ibid. — Ordonnance de Hambourg sur le même sujet, 118. — Usages anglais, ibid. — Loi prussienne, ibid. — Code hollandais, 119. — Codes espagnol, sarde, portugais, ibid. — Clauses de franchise. Leur effet, 120. — Clause *franc de coulage*, son sens, ses effets, ibid. — Clauses d'assurance de vice propre, 121.

Digitized by Google

Victuailles.

Sont-elles comprises dans l'assurance sur corps ? I, 36. — Jet des victuailles, 317.

Vieux au neuf (différence du).

Réduction du tiers pour différence du vieux au neuf, II, 162. — Origine historique de cet usage, 163. — Il n'est pas d'une date ancienne en France, ibid. — Il s'est rapidement étendu à tous les pays maritimes, 164 — Critiques dont cette règle a été l'objet, ibid. — Doit-elle s'appliquer aux frais de main-d'œuvre ? 165 — Distinction entre les navires neufs et les navires vieux, 166. — Qu'est-ce que le premier voyage ? 168. — Base d'évaluation, port de destination, port de relâche, 169. — La règle s'applique-t-elle aux ancres, câbles, chaînes ? 170. — Son application au doublage en cuivre, déduction du cinquième, 171. — De l'imputation de la valeur des vieux matériaux, 173.

Voie d'eau.

Quand la voie d'eau peut-elle être admise en avarie commune ? I, 331. — Divergences de la jurisprudence française et de la jurisprudence anglaise à cet égard, 337. — Relâche par suite de voie d'eau, 384.

Volonté libre et spontanée.

Condition essentielle de l'avarie commune, I, 290. — Que faut-il entendre par ce mot, 291.

Digitized by Google

Voyage.

Divers points de vue sous lesquels on peut l'envisager relativement à l'assurance, I, 191. — Manière de déterminer le voyage assuré, 192. — Que faut-il entendre par voyage de long cours au point de vue du certificat de visite, II, 110.

FIN DE LA TABLE ANALYTIQUE.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LES DEUX VOLUMES.

TOME Ier.

Pages.

Préface I

Table des principales abréviations XXIV

LIVRE PREMIER. — Notions préliminaires.

Chapitre Ier. Origine du contrat d'assurances. Sa définition. Ses éléments constitutifs 1er

Chapitre II. Capacité de l'assuré et de l'assureur 9

Chapitre III. Des objets assurables 33

§ 1. Le navire 33

§ 2. Les marchandises 39

§ 3. La prime 42

§ 4. Le Fret 47

Chapitre IV. Des risques maritimes 59

§ 1. Tempête, ouragan 66

§ 2. Naufrage 67

§ 3. Echouement 73

§ 4. Abordage 75

§ 5. Changement de route 78

§ 6. Feu. Incendie 79

§ 7. Risques de guerre. Prise 84

Digitized by Google

§ 8. Arrêt de prince..... 93
§ 9. Baraterie de patron..... 102
§ 10. Durée du risque..... 113

CHAPITRE V. De la prime..... 118

CHAPITRE VI. De la police..... 134

CHAPITRE VII. Rédaction de la police..... 149

CHAPITRE VIII. Conditions intrinsèques. Clauses diverses des Compagnies d'assurances..... 164

Première Partie..... 168

§ 1. Noms et domicile de l'assuré..... 169
§ 2. Nom du navire..... 176
§ 3. Nom du capitaine..... 188
§ 4. Désignation et évaluation de l'objet assuré..... 196

Deuxième partie..... 221

§ 1. Clauses relatives à la détermination du risque..... 222
§ 2. Des clauses de franchises..... 225
§ 3. Des différentes espèces de polices..... 226
§ 4. De la réticence..... 229

DEUXIÈME LIVRE.

CHAPITRE Ier De l'avarie en général..... 249

CHAPITRE II. De l'avarie commune..... 258

CHAPITRE III. Caractères distinctifs de l'avarie commune..... 277
§ 1. De la communauté d'intérêt..... 279
§ 2. Du péril..... 281
§ 3. Volonté libre et spontanée..... 290
§ 4. Salut du navire et de la cargaison..... 292

CHAPITRE IV. Des dommages ou sacrifices volontaires. Du jet..... 295

CHAPITRE V. Vente partielle de la cargaison..... 323

CHAPITRE VI. Dommages occasionnés au navire..... 329

CHAPITRE VII. Echouement volontaire..... 356

Digitized by Google

CHAPITRE VIII. Dépenses extraordinaires..... 370

CHAPITRE IX. Gages et frais de nourriture de l'équipage..... 398

CHAPITRE X. Frais occasionnés par la prise, l'arrêt de prince, l'embargo et le blocus..... 410

TOME 2e.

Suite du livre deuxième.

CHAPITRE XI. Des règlements de la contribution et des objets qui en font partie..... 1

CHAPITRE XII. Évaluation des objets compris dans la contribution. Considérations générales..... 13

CHAPITRE XIII. Évaluation des objets compris dans la contribution. Navire et fret. 22

CHAPITRE XIV. De l'établissement du compte d'avaries communes..... 39

RÉSUMÉ synoptique des principes en matières d'avaries communes..... 77

LIVRE TROISIÈME.

Des avaries particulières.

CHAPITRE Ier Définition et caractères distinctifs de l'avarie particulière..... 84

CHAPITRE II. Causes générales des avaries particulières. Du vice propre..... 95

§ 1. Vice propre du navire..... 97

§ 2. Vice propre de la marchandise..... 115

CHAPITRE III. De la baraterie du capitaine et de son équipage..... 123

CHAPITRE IV. De cas fortuit ou fortune de mer..... 139

CHAPITRE V. Des avaries consistant en dépenses, et spécialement du droit de sauvetage..... 142

CHAPITRE VI. Du règlement des avaries particulières. — Règlement des avaries sur navires et sur fret..... 149

Digitized by Google

Chapitre VII. Du règlement des avaries sur marchandises..... 179

Chapitre VIII. De la dispache..... 227

Chapitre IX. De l'action d'avarie. Juridiction et procédures..... 275

Chapitre X. De l'action d'avarie. De la preuve..... 300

Chapitre XI. De l'action d'avarie. Exceptions et fins de non-recevoir..... 337

Chapitre XII. Du payement de l'indemnité..... 367

Table alphabétique et analytique..... 383

Ex. f. M.

Digitized by Google

ERRATA.

TOME PREMIER.

P. 29. Au lieu de *affectle*, lisez : affecté.
100. Au lieu de *article* 547, lisez : article 647.
179. Au lieu de *whortsaver*, lisez : whasœves.
180. Au lieu de *article* 438, lisez : article 348.

TOME DEUXIÈME.

37. Au lieu de ABBOTS, lisez : ABBOTT
76. Au lieu de *premier livre*, lisez : deuxième livre.
123. Au lieu de *espagnole*, lisez : espagnol.
122. Au lieu de *nous pouvons*, lisez : nous pourrons.
180. Au lieu de *franchise de* C[0, lisez : franchise de 1 0[0.

Paris. — DE SOYE et BOUCHET, imprimeurs, place du Panthéon, 2.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google